Katolicki Uniwersytet Lubelski
Biblioteka Wydz. Nauk Społ.-Ekon.
EA 1174/IX
3722

KOMISJA DO ZBADANIA GOSPODARKI PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH

Niniejszy egzemplarz sprawozdania wręczono J. W. Panu Min. Inż. Cz. Klarnerowi

TAJNE

570/17

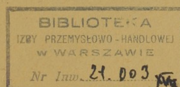
CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA SPRAWOZDANIA

5. GRUPA KOMUNIKACYJNA

TOM VI b

I. Polskie Linie Lotnicze „Lot", Sp. z o. o.

II. Polskie Biuro Podróży „Orbis", Sp. z o. o.



1937

Warszawa.

"Lot"

Katolicki Uniwersytet Lubelski
Biblioteka Wydz. Nauk Społ. - Ekonom

KOMISJA DO ZBADANIA GOSPODARKI PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH

SPRAWOZDANIE

ze zbadania przedsiębiorstwa
Polskie Linie Lotnicze "Lot", S-ka z ogr.odp.

SPIS RZECZY:

ŹRÓDŁA.

Materiały informacyjne, statystyczne i sprawozdawcze otrzymane od Departamentu Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcji "Lotu".

Sprawozdania Najwyższej Izby Kontroli Państwa.

Konferencje z Departamentem Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Konferencje z Dyrekcją "Lotu".

Zwiedzanie biur, stacji miejskiej, lotniska i warsztatów "Lotu" w Warszawie oraz oględziny aparatów lotniczych.

Artykuł "L'aviation commerciale dans le monde" zamieszczony w Nr.3 - 4 miesięcznika "Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer" - za marzec - kwiecień 1936 r.

1. POCZĄTKI I ROZWÓJ LOTNICTWA KOMUNIKACYJNEGO W POLSCE.

Pierwsze lata po odrodzeniu Niepodległości Polski nie sprzyjały zapoczątkowaniu komunikacji powietrznej. Nie mniej jednak, w związku z wejściem Polski w orbitę międzynarodowego życia lotniczego, szereg państw zaczął zwracać się z propozycjami stworzenia wspólnej komunikacji powietrznej, bądź uzyskania dogodnych dla siebie lotniczych koncesyj eksploatacyjnych. Te impulsy od zewnątrz sprawiły, że w roku 1919 w ówczesnym Ministerstwie Kolei Żelaznych powstała pierwsza komórka władz lotnictwa cywilnego.

Lata 1920 - 1922 odznaczają się dużą inicjatywą ruchliwych jednostek. Powstaje na terenie Polski szereg towarzystw krajowych /Aerotransport, Aerotarg, grupa A.Lednickiego, Aero-lloyd i Aero/, które uzyskują od Rządu koncesje na linie lotnicze w Polsce. W tym samym czasie Polska udziela koncesji towarzystwom obcym, między innymi Towarzystwu "Franco-Roumaine", które pierwsze w Polsce rozpoczęło regularną komunikację na linii Warszawa-Paryż. Przedsiębiorstwo to, po zmianie swej firmy początkowo na "Compagnie Internationale de Navigation Aerienne /C i d n a/" i przekształceniu się następnie na A i r   F r a n c e , do dnia dzisiejszego eksploatuje linię Warszawa-Praga-Paryż, ostatnio na zasadzie konwencji zawartej między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotyczącej eksploatacji linij powietrznych, a podpisanej w Warszawie dnia 2 sierpnia 1930 r.

Na podstawie udzielonych koncesji krajowych, powstały dwa towarzystwa: Aerolloyd i Aero. Inne koncesje nie zostały wykorzystane. Towarzystwo Aerolloyd, przemianowane następnie na Aerolot, rozwinęło sieć komunikacyjną w Polsce i utworzyło linię do Wiednia. Drugie z kolei towarzystwo - Aero - zorganizowane z inicjatywy samorządu poznańskiego i oparte na jego kapitałach, ograniczyło się do eksploatacji jednej linii Warszawa - Poznań.

Przedsiębiorstwa te funkcjonowały do końca roku 1928. Od dnia 1 stycznia 1929 r. rozpoczęło swą działalność przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze "Lot".

2. USTRÓJ PRZEDSIĘBIORSTWA POLSKIE LINIE LOTNICZE "LOT".

Przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze "Lot" jest przedsiębiorstwem państwowo-samorządowym, utworzonym w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością celem utrzymywania komunikacji powietrznej i prowadzenia wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw, zarobkujących za pomocą statków powietrznych. Spółka działa na podstawie zatwierdzonego przez władze statutu.

Kapitał zakładowy spółki wynosi 8.000.000 zł i dzieli się na 100 udziałów po 80.000 zł każdy.

Udziały obecnie posiadają:

86 udziałów Skarb Państwa /Ministerstwo Komunikacji/,
4 udziały Skarb Śląski,
6 udziałów samorządy śląskie,

2 udziały miasto Poznań,

2 " miasto Bydgoszcz.

Poza kapitałem zakładowym spółka, drogą corocznych odpisów, tworzy kapitały: amortyzacyjny i rezerwowy oraz fundusz asekuracyjny.

Odliczenia na kapitał amortyzacyjny określają się dla poszczególnych przedmiotów w sposób następujący:

a/ dla samolotów z silnikami - mnożąc ilość godzin w lotach liniowych przez stawki jednostkowe, ustalone drogą podzielenia wartości samolotu względnie silnika przez ilość godzin jego życia, zwiększoną o 10%; ilość godzin życia samolotu przyjęto 3000, silnika - 2000;

b/ dla pozostałych przedmiotów - według następujących norm procentowych w stosunku do ich wartości:

samochody i autobusy oraz ruchomości hangarowe	- 25%
mapy nawigacyjne	- 20%
traktory oraz odzież specjalna	- 15%
maszyny, urządzenia techniczne, przyrządy, maszyny biurowe, różne ruchomości oprócz biurowych	- 10%
ruchomości biurowe	- 5%

Odliczenia na kapitał rezerwowy wynoszą 10% różnicy pomiędzy wpływami i kosztami ogólnymi, nie zaliczając do tych kosztów odliczeń na kapitał amortyzacyjny i fundusz asekuracyjny.

Władzami spółki są:

a/ Dyrekcja, składająca się z dyrektora, zatwierdzanego przez

Ministra Komunikacji na wniosek Rady Nadzorczej i 3 wice-dyrektorów, mianowanych na wniosek dyrektora przez Radę Nadzorczą; Dyrekcja pełni swe czynności na zasadzie regulaminu, uchwalonego przez Radę Nadzorczą, i jest odpowiedzialna za prowadzenie przedsiębiorstwa ze starannością dobrego kupca;

b/ Rada Nadzorcza, składająca się z 6 członków, mianowanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych oraz z 2 członków, wyznaczonych przez samorządy śląskie. Do Rady Nadzorczej należy ogólny nadzór i sprawowanie kontroli nad działalnością spółki;

c/ zgromadzenia spólników, odbywające się: zwyczajne - corocznie w ciągu pierwszych czterech miesięcy każdego roku operacyjnego i nadzwyczajne - w razie potrzeby; do ważności zgromadzenia niezbędny jest udział spólników, reprezentujących przynajmniej 40% kapitału zakładowego; każdy udział daje prawo do jednego głosu; zgromadzenie spólników rozpatruje wnioski, przedstawiane przez Radę Nadzorczą, oraz udziela absolutorium Radzie Nadzorczej i Dyrekcji.

W posiedzeniach Rady Nadzorczej i Zgromadzeniach spólników bierze udział z głosem doradczym i z prawem sprzeciwu w sprawach obciązania majątku nieruchomego spółki oraz dysponowania majątkiem spółki i jego zyskami, Komisarz Rządowy, mianowany przez Ministra Komunikacji.

Roczne plany finansowo-gospodarcze, preliminarze budżetowe, plany inwestycyjne, roczne sprawozdania bilansowe,

rachunki zysków i strat, wnioski o podziale zysków, względnie pokrycia strat, są opracowywane przez Dyrekcję, rozważane przez Radę Nadzorczą i zatwierdzane przez Zgromadzenie Spólników.

Dyrekcja, stojąca na czele przedsiębiorstwa składa się z dyrektora i 3 wicedyrektorów. Zarząd przedsiębiorstwem dzieli się na 3 zasadnicze działy: administracyjno-finansowy, eksploatacyjny i techniczny. Kierownictwo każdego działu spoczywa w rękach jednego z wicedyrektorów.

Skład osobisty Dyrekcji jest następujący:

inż. Wacław Makowski - dyrektor
dr. Henryk Górecki - kierownik działu administracyjno-finansowego,
inż. Stanisław Krzyczkowski - kierownik działu technicznego,
inż. Ludwik Zejfert - kierownik działu eksploatacyjnego.

Rada Nadzorcza, roztaczająca ogólny nadzór i kontrolę nad działalnością Dyrekcji składa się z 8 następujących członków:

1. prezes Rady Nadzorczej, inż. A.Krahelski, dyrektor departamentu Ministerstwa Skarbu,
2. wiceprezes Rady Nadzorczej, J.Zajas, dyrektor departamentu Ministerstwa Komunikacji,
3. sekretarz Rady Nadzorczej, kpt. Z.Piątkowski, kierownik referatu polityczno-prawnego departamentu lotnictwa cywilnego Ministerstwa Komunikacji,
4. członek Rady Nadzorczej, płk. inż.H.Abczyński, zastępca Dowódcy Lotnictwa.

5. członek Rady Nadzorczej, Leonard Kowalewski, radca Ministerstwa Spraw Wewnętrznych,
6. członek Rady Nadzorczej, R.Woynicz-Sianożęcki, radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu,
7. członek Rady Nadzorczej, Stanisław Szkudlarz, wiceprezydent miasta Katowic, przedstawiciel samorządów śląskich,
8. członek Rady Nadzorczej, Zygmunt Żurawski, przedstawiciel samorządów śląskich.

Nadzór z ramienia Rządu pełni Komisarz Rządowy inż. Felicjan Polturak z Ministerstwa Komunikacji.

"Lot" posiada w kraju oddziały w następujących miastach: Warszawie, Krakowie, Katowicach, Poznaniu, Lwowie, Wilnie i Gdyni, reprezentacje zagraniczne: w Berlinie, Bukareszcie, Sofii, Salonikach, Rydze, Tallinnie i Gdańsku oraz oddział zagraniczny w Czerniowcach.

Na czele oddziałów krajowych stoi kierownik, rozporządzający w zależności od intensywności ruchu oraz posiadania lub nieposiadania biura miejskiego 1-ym do 3-ch urzędnikami, oraz odpowiednią do ilości obsługiwanych samolotów ilością personelu technicznego /od 1 do 3-ch pracowników/.

Organizacja reprezentacyj zagranicznych opiera się na zasadach, uzależnionych od warunków koncesji, obowiązującego ustawodawstwa lokalnego oraz warunków miejscowych, jak również od umów z innymi lotniczymi przedsiębiorstwami zagranicznymi.

B e r l i n . "Lot" posiada w Berlinie jednego swojego reprezentanta generalnego, który jest równocześnie obo-

wiązany do dostarczania wszelkiego rodzaju informacyj technicznych i eksploatacyjnych.

B u k a r e s z t . "Lot" posiada reprezentanta generalnego, który jest jednocześnie przełożonym Oddziału w Czerniowcach, jak również kontrolerem z ramienia Dyrekcji "Lotu" w Sofii i Salonikach. W Bukareszcie "Lot" posiada również biuro miejskie, odnajmowane łącznie z biurem Air France.

S o f i a . Reprezentację "Lotu" na Bułgarię posiada Polsko-Bułgarska Izba Przemysłowo-Handlowa, dla prowadzenia jednak kontroli, jak również dla wykonywania funkcyj kierownika ruchu "Lot" posiada tam swego delegata.

S a l o n i k i . Reprezentację "Lotu" na Grecję posiada firma Allalouf & Co, a ponadto "Lot" posiada tam - tak samo jak w Sofii - swego delegata, będącego jednocześnie kierownikiem ruchu.

R y g a i T a l l i n n . Na oba te miasta "Lot" ma jednego reprezentanta, który posiada w każdym z nich po jednym pomocniku, będącym kierownikiem ruchu na danej placówce.

G d a ń s k . W Gdańsku "Lot" posiada swego reprezentanta generalnego na W.M.Gdańsk, który jest równocześnie kierownikiem ruchu.

C z e r n i o w c e . uzależnione są bezpośrednio od reprezentanta w Bukareszcie, posiadają jednak kierownika ruchu.

Pozatem każda z wymienionych wyżej placówek posiada własną obsługę techniczną, złożoną przeważnie z obywateli

polskich, o ile z koncesji nie wynika obowiązek zatrudniania obywateli obcych.

Poza wykonywaniem eksploatacji linij lotniczych "Lot" prowadzi warsztaty remontowe w Warszawie i Bukareszcie, które poza normalnymi, doraźnymi i okresowymi remontami dokonywują remontów płatowców wojskowych oraz przeróbki na inne typy silników własnych płatowców.

Ponadto "Lot" na zlecenie władz państwowych prowadzi specjalny Wydział Aerofotogrametryczny pod nazwą "Fotolot", dokonywujący pomiarów i zdjęć aerofotogrametrycznych dla władz rządowych i samorządowych oraz instytucyj i osób prywatnych.

3. WARUNKI EKSPLOATACJI.

"Lot" prowadzi swe czynności na podstawie koncesji, wydanej przez Ministra Komunikacji. Pierwotna koncesja, wydana dn.31 grudnia 1928 r., zastąpiona została nową, wydaną dnia 27 czerwca 1932 roku i obowiązującą do dnia 31-go grudnia 1938 r. Na mocy powyższej koncesji "Lot" ma prawo dokonywania przewozów statkami powietrznymi oraz wykonywania prac aerofotogrametrycznych. "Lot" jest obowiązany utrzymywać regularną komunikację lotniczą na liniach, wskazanych przez Ministra Komunikacji, z przewozem osób, bagażu, towarów i poczty oraz wykonywać inne loty na polecenie Ministra Komunikacji. Regularna komunikacja winna być prowadzona według rozkładów i taryf, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji z obowiązkiem wykonania w miesiącach letnich /kwiecień

- wrzesień/ przynajmniej 80%, a w miesiącach zimowych /październik - marzec/ przynajmniej 60% lotów, przewidzianych rozkładem.

"Lot" korzysta bezpłatnie z oddanych mu przez Ministra Komunikacji do użytkowania urządzeń i zabudowań lotniczych oraz ze służby meteorologicznej i ze służby łączności.

Stały nadzór nad przedsiębiorstwem wykonywa Komisarz Rządowy, wyznaczony przez Ministra Komunikacji.

"Lot" otrzymuje od Ministerstwa Komunikacji subwencję, składającą się z ryczałtu i z premii kilometrowej.

Ryczałt stanowi w zasadzie kwotę stałą, ustaloną przez Ministra Komunikacji na każdy rok z góry i wypłacaną w ratach miesięcznych. Może być jednak poddany rewizji, o ile okaże się, że jest niewystarczający lub za wysoki, w zależności od kształtowania się wpływów i rozchodów.

Premia kilometrowa wypłacana jest za każdy miesiąc z dołu w stosunku do ilości kilometrów, przelecianych w lotach zasadniczych i zleconych przez Ministra Komunikacji, z warunkiem osiągnięcia w danym miesiącu wymaganej najmniejszej regularności lotów /80% w miesiącach letnich i 60% w miesiącach zimowych/, według stawek, ustalanych przez Ministra Komunikacji. Na rok 1936 ustalone zostały stawki następujące:

Dla samolotów	Fokker	F.VII	1 M.	z siln.	Jupiter	- 2,29 zł
"	"	"	3 M.	"	Wasp.	- 3,10 "
"	"	Douglas D. C. 2				- 3,44 "
"	"	Lockheed Electra				- 2,10 "

Za loty sporadyczne, wykonywane na żądanie klienteli /loty taksówkowe/, wypłacana jest premia kilometrowa w wysokości 40% powyższych stawek.

"Lot" eksploatuje obecnie następujące linie powietrzne:

a/ w e w n ę t r z n e :

Warszawa - Gdynia	-	335,1 km.
Warszawa - Katowice	-	255,8 "
Warszawa - Kraków	-	243,2 "
		834,1 km.-

b/ m i ę d z y n a r o d o w e :

Warszawa - Poznań - Berlin	-	514,9 km.
Warszawa - Lwów - Czerniowce - Bukareszt - Sofia - Saloniki	-	1.601,1 "
Warszawa - Wilno - Ryga - Tallinn	-	1.050,4 "
		3.166,4 km.-

O g ó ł e m : 4.000,5 km.

Linię Warszawa - Poznań - Berlin eksploatuje "Lot" wspólnie z przedsiębiorstwem niemieckim "Deutsche Lufthansa" na zasadzie równej ilości dokonanych lotów i podziale wpływów w zależności od nośności samolotów /obecnie 50% : 50%/, stosownie do porozumienia, zawartego w dniu 1 maja 1934 r.

Linie międzynarodowe: Warszawa - Lwów - Czerniowce - Bukareszt - Sofia - Saloniki oraz Warszawa - Wilno - Ryga - - Tallinn eksploatowane są na podstawie koncesyj, wydanych:

1/ przez rząd rumuński dn. 4 lutego 1933 r.
2/ " " bułgarski " 11 czerwca 1931r.
3/ " " grecki " 8 czerwca 1931r.
4/ " " łotewski " 27 kwietnia 1932 r.
5/ " " estoński " 13 maja 1932 r.

Na mocy tych koncesyj "Lot" ma prawo eksploatacji wymienionych linij powietrznych nad terytorium danego kraju. "Lot" jest obowiązany utrzymywać na tych liniach regularną komunikację z przewozem osób, bagażu, towarów i poczty, według ustalonych rozkładów jazdy i taryf. W miesiącach zimowych /październik - marzec/ "Lot" ma prawo ograniczenia lub zawieszenia lotów.

"Lot" korzysta bezpłatnie z leżących na danej linii urządzeń i zabudowań lotniczych oraz służby meteorologicznej i ze służby łączności.

"Lot" jest zwolniony od opłat celnych za samoloty, akcesoria i materiały potrzebne dla eksploatacji technicznej i handlowej oraz od wszelkich podatków, taks i świadczeń i ma prawo korzystania z warsztatów za zwrotem kosztów rzeczywistych materiałów i robocizny.

"Lot" jest obowiązany dla każdego Państwa do wydawania 2 biletów wolnej jazdy miesięcznie i do przewozu w każdym locie przesyłek urzędowych: do 10 kg. - bezpłatnie, a ponad 10 kg. do 50 kg. - za 50% taryfy normalnej. Ten ostatni warunek nie ma zastosowania na linii Warszawa - Wilno - Ryga - Tallinn.

Pozatem w koncesjach łotewskiej i estońskiej przewidziano, że rządy tych państw przed rozpoczęciem każdego roku eksploatacyjnego rozważą w jakiej mierze będą mogły przyjść z pomocą "Lotowi" celem zmniejszenia deficytu, będącego wynikiem eksploatacji danej linii. Dotychczas pomoc taka udzielona nie została.

4. TARYFY PRZEWOZOWE.

a/ Taryfa na przewóz osób

Do roku 1930 taryfy "Lotu" na przewóz osób były ustalane mniej więcej w wysokości cen biletów I klasy pociągów pośpiesznych - wobec jednak kryzysu ekonomicznego począwszy od roku 1932 taryfy te zostały obniżone do cen biletów II kl. pociągów pośpiesznych. Równocześnie jednak przyjęto zasadę, że poszczególne linie będą traktowane indywidualnie i taryfy na odcinkach, na których frekwencja pasażerska przekroczy 50% - będą stopniowo podwyższane o 5% - 10%.

W tym samym czasie obniżono również taryfy na liniach zagranicznych eksploatowanych przez "Lot" ze względu na spadek walut w Rumunii, Bułgarii i Grecji; jednak obniżone stawki utrzymane były na wysokości mniej więcej pomiędzy II-gą a I-szą klasą pociągów pośpiesznych.

Ogólna obniżka taryf kolejowych wprowadzona na Polskich Kolejach Państwowych z dniem 1 marca 1934 r. spowodowała identyczną obniżkę i taryf "Lotu". Jednak na otwartej w roku 1934 linii Warszawa - Poznań - Berlin ze względu na wspólne oblatywanie tej linii przez "Lot" z niemieckim towarzystwem

"Deutsche Lufthansa" oraz na wymagania tej ostatniej obliczenia taryfy według wytycznych ustalonych przez niemieckie Ministerstwo Lotnictwa, przyjęto stawki za bilety osobowe wyższe o 25% od cen biletów I-szej klasy pociągów pośpiesznych.

W związku z powyższym obowiązującą obecnie taryfę na liniach P.L.L. "Lot" można podzielić na 3 kategorie:

do I-ej należą wszystkie odcinki linij wewnątrz kraju /z wyjątkiem Warszawa - Poznań/, na których taryfa równa się mniej więcej taryfie osobowej II-ej klasy pociągów pośpiesznych Polskich Kolei Państwowych;

do II-ej odcinki linii północnej Warszawa - Ryga - Tallinn i południowej Warszawa - Bukareszt - Sofia - Saloniki za granicą, na których wysokość taryfy znajduje się pomiędzy ceną II-ej a I-ej klasy pociągów pośpiesznych;

do III-ej - linia Warszawa - Poznań - Berlin, na której taryfa jest wyższa od ceny biletów I-ej klasy pociągów pośpiesznych mniej więcej o 25%.

Bilety powrotne są tańsze o 20%.

Poza taryfą normalną Ministerstwo Komunikacji ustaliło następujące kategorie zniżek, które muszą być udzielane przez P.L.L. "Lot" na każde żądanie osób, posiadających odnośne upoważnienia:

zniżka 30% dla:

senatorów i posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej,
członków Sejmu Śląskiego,
radnych miast i urzędników tych samorządów, które są udziałowcami P.L.L. "Lot",
urzędników państwowych Rzeczypospolitej Polskiej w służbie czynnej,

Oficerów i podoficerów zawodowych Wojsk Polskich w służbie czynnej,
inwalidów wojennych Wojsk Polskich,
młodzieży szkolnej;

zniżka 10% dla:

członków Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i klubów afiliowanych oraz stałych członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa;

zniżka 20% :

od cen biletów powrotnych przy jednoczesnym wykupywaniu biletów "tam i z powrotem";

zniżka 50% :

na odnośne zaświadczenie Ministerstwa Komunikacji przy przejazdach służbowych urzędników i wojskowych z poszczególnych ministerstw i biur państwowych.

Pozatem indywidualne zniżki w wysokości 30% i w ilości ustalonych kontyngentów miesięcznych otrzymują jedynie osoby, które w ten lub inny sposób oddają usługi P.L.L. "Lot", np.: prasa i radio za reklamę.

Wreszcie z bezpłatnych przelotów korzystają: członkowie Rady Nadzorczej P.L.L. "Lot", personel Ministerstwa Komunikacji, zatrudniony w dziale Lotnictwa Cywilnego oraz personel P.L.L. "Lot".

W latach 1930 i 1931 Ministerstwo Komunikacji zezwalało na wprowadzenie w porze zimowej generalnej zniżki od istniejącej taryfy do 40% dla utrzymania frekwencji pasażerskiej, ze względu na zwykle mniejszy ruch na liniach lotniczych w sezonie zimowym oraz z powodu istniejącego kryzysu ekonomicznego.

b/ Taryfa na przewóz bagażu

Każdy pasażer ma prawo bezpłatnego przewozu 15 kg. bagażu. Za każdy kilogram nadwyżki wagi opłata wynosi 0,75% ceny biletu pasażerskiego.

c/ Taryfa na przewóz towarów

Taryfa na przewóz towarów wynosi za 1 kg. 1% ceny biletu pasażerskiego.

d/ Taryfa na przewóz gazet

Taryfa na przewóz gazet wynosi normalną stawkę za przewóz towarów, obniżoną o 10%.

e/ Taryfa na przewóz poczty

Taryfa na przewóz poczty zwykłej wynosi:
w obrocie krajowym 50 groszy od 1 kg. niezależnie od przestrzeni;
w obrocie zagranicznym 0,86 groszy od 1 kg. i 1 km.

Taryfa na przewóz poczty dyplomatycznej jest taka sama, jak i na przewóz gazet, czyli normalna stawka za przewóz towarów, obniżona o 10%.

Poniżej podajemy zestawienie taryf na poszczególnych liniach, eksploatowanych przez "Lot" z podziałem linij na 3 wskazane powyżej kategorie:

Kategorie	Linie	Długość linii km.	Pasażerowie w jedną str.	Pasażerowie tam i z powrotem	Bagaż	Towary	Gazety	Poczta zwykła	Poczta dyplomat.
					za 1 kilogram				
			złotych						
I	Warszawa-Gdynia	330	45,00	72,00	0,35	0,45	0,40	0,50	0,40
	Warszawa-Katowice	256	30,00	48,00	0,25	0,30	0,27	0,50	0,27

Kategorie	Linie	Długość linii km.	Pasażerowie w jedną str.	Pasażerowie tam i z powrotem	Bagaż	Towary	Gazety	Poczta zwykła	Poczta dyplomat.
			złotych		za 1 kilogram				
I	Warszawa-Kraków	243	35,00	56,00	0,25	0,35	0,31	0,50	0,31
	Warszawa-Lwów	336	45,00	72,00	0,35	0,45	0,40	0,50	0,40
	Warszawa-Wilno	296	42,00	67,20	0,30	0,40	0,36	0,50	0,36
	średnio za 1 km. groszy	-	12,62	10,10	0,10	0,12	0,11	0,16	0,11
II	Lwów-Czerniowce	222	35,00	56,00	0,25	0,35	0,31	1,91	0,31
	Czerniowce-Bukareszt	468	50,00	80,00	0,40	0,50	0,45	4,02	0,45
	Bukareszt-Sofia	316	70,00	112,00	0,55	0,70	0,63	2,72	0,63
	Sofia-Saloniki	260	75,00	120,00	0,55	0,75	0,67	2,24	0,67
	Wilno-Ryga	375	39,00	62,40	0,30	0,40	0,36	3,23	0,36
	Ryga-Tallinn	280	46,00	73,60	0,35	0,45	0,40	2,41	0,40
	średnio za 1 km. groszy	-	16,40	13,12	0,12	0,16	0,15	0,86	0,15
III	Warszawa-Poznań	282	46,00	73,60	0,35	0,45	0,40	0,50	0,40
	Poznań-Berlin	233	59,00	94,40	0,45	0,60	0,54	2,01	0,54
	średnio za 1 km. groszy	-	20,39	16,31	0,16	0,20	0,18	0,49	0,18
	W ogóle średnio za 1 km. groszy	-	15,44	12,35	0,12	0,15	0,14	0,54	0,14

Katolicki Uniwersytet Lubelski
Biblioteka W... Nauk Społ. - Ekonom.
Sygnatura

Taryfy osobowe, bagażowe i towarowe są na liniach zagranicznych do Salonik i Tallina o 30% wyższe, a na linii do Berlina o 60% wyższe, niż na liniach wewnętrznych. Taryfa na przewóz poczty jest na liniach zagranicznych przeszło 5 razy wyższa, niż na liniach wewnętrznych.

Dla porównania przytaczamy taryfy na przewóz osób na niektórych liniach zagranicznych:

Linia	Długość linii km.	Opłata za przejazd pasażera	
		na całej przestrzeni złotych	Za 1 km. groszy
Warszawa - Paryż	1.465	336,00	22,94
Paryż - Bruksela	271	58,00	21,40
Paryż - Londyn	328	135,00	41,16
Amsterdam - Londyn	406	151,00	37,19
Berlin - Londyn	989	294,00	29,73
Średnio	-	-	28,16

Opłata za przewóz poczty na liniach zagranicznych wynosi 1,03 groszy za 1 kg. i 1 km.

Taryfy na przewóz osób są więc na liniach zagranicznych około dwóch razy wyższe, niż u nas. W tym samym stosunku pozostają taryfy na przewóz bagażu i towarów. Taryfa na przewóz poczty jest za granicą 6½ razy wyższa niż na polskich liniach wewnętrznych a 2 razy wyższa, niż przeciętna na wszystkich liniach, eksploatowanych przez "Lot".

5. PERSONEL.

Stan personelu P.L.L. "Lot" na dzień 1 maja 1936 r. był następujący:

Nr. kol.	D z i a ł	Pracownicy umysłowi.	Pracownicy fizyczni	R a z e m
1	Dyrektor	1	-	1
2	Wicedyrektorzy	3	-	3
3	Kierownictwo administracyjno-finansowe	27	3	30
4	Kierownictwo eksploatacyjne	11	-	11
5	Kierownictwo techniczne:			
	a/ urzędnicy administracyjni i techniczni	41		
	b/ pracownicy fizyczni stoczni i garażu		174	256
	c/ p i l o c i	25		
	d/ radiooperatorzy, mechanicy pokładowi	9	7	
6	Fotolot	19	1	20
7	Oddziały krajowe i zagraniczne:			
	a/ Berlin	1	-	1
	b/ Bukareszt	5	6	11
	c/ Czerniowce	1	2	3
	d/ Gdynia	2	7	9
	e/ Gdańsk	1	-	1
	f/ Kraków	5	9	14
	g/ Katowice	2	6	8
	h/ Poznań	3	7	10
	i/ Lwów	3	9	12
	j/ Sofia	1	3	4
	k/ Saloniki	1	1	2
	l/ Tallinn	1	3	4

Nr. kol.	D z i a ł	Pracownicy umysłowi	Pracownicy fizyczni	Razem
m/	Ryga	3	2	5
n/	Warszawa	10	3	13
o/	Wilno	2	8	10
p/	Kierownictwo Ruchu w Warszawie	6	39	45
	R a z e m	47	105	152
	Ogółem	183	290	473

Uposażenie personelu było następujące:

a/ pracownicy umysłowi:

Grupa zarobkowa	Ilość	
1. Od 150 zł do 300 zł	72	
2. " 301 " " 500 "	50	
3. " 501 " " 700 "	20	
4. " 701 " " 900 "	8	
5. " 901 " " 1.300 "	5	/Wicedyrektorzy i delegaci dyrekcji/
6. "1.301 " " 1.800 "	2	/Wicedyrektor i delegat w Berlinie/
7. "1.801 " i wyżej	1	/dyrektor/.
8. P i l o c i	25	/pensje stałe pilotów wynosiły: à 470 zł ....5 à 720 zł ....19 à 765 zł 1/
Razem	183	Całkowity zarobek miesięczny pilota łącznie z premiami dochodził do 1.500 zł.

b/ pracownicy fizyczni:

Stawki za godzinę:

Od	0.20 zł	do	0.50 zł		....	45
"	0.51 "	"	0.70 "		....	12
"	0.71 "	"	1.00 "		....	56
"	1.01 "	"	1.20 "		....	26
"	1.21 "	"	1.50 "		....	31
"	1.51 "	"	1.80 "		....	35
"	1.81 "	"	2.00 "		....	10
"	2.01 "	"	2.30 "		....	4
"	2.31 "	"	2.36 "		....	6

Stawki za dniówkę:

Od	2.50 zł	do	3.20 zł	....	3
"	3.21 "	"	4.00 "	....	5
"	4.01 "	"	5.00 "	....	7

Stawki miesięczne:

Od	75.- zł	do	100.- zł	....	5
"	101.- "	"	150.- "	....	13
"	151.- "	"	200.- "	....	15
"	201.- "	"	250.- "	....	13
"	251.- "	"	300.- "	....	3

R a z e m 290

Wzrost względnie spadek płac na przestrzeni lat 1929 - 1935:

przeciętna płaca robotników za 1 godzinę wynosiła

w roku 1929	zł	1,60
w roku 1935	zł	1,18
zmniejszyła się więc o	zł	0,42

przeciętna płaca miesięczna urzędników wynosiła

w roku 1929	zł	475.-
w roku 1935	zł	384.-
zmniejszyła się o	zł	91.-

przeciętna płaca pilotów w roku 1929 wynosiła	zł	1.376.-
" " " " " 1935 "	zł	1.628.-
wzrosła więc o	zł	253.-

6. WYNIKI EKSPLOATACJI.

Wyniki eksploatacji ujęte są w 9 tablicach /załączniki 1 - 9 /, zawierających następujące dane:

tablica I. - loty rozkładowe i pozarozkładowe: ilość lotów i przelecianych kilometrów każdej z powyższych dwóch kategoryj i ogólny stosunek procentowy tych danych, średnia długość lotu rozkładowego, pozarozkładowego i w ogóle/załącznik 1 /;

tablica II. Loty rozkładowe: % regularności, ilość tonokilometrów oferowanych i wykorzystanych - ogólna i na 1 kilometr rozkładowy, % wykorzystania /załącznik 2 /;

tablica III. przewozy w lotach rozkładowych - pasażerów, bagażu, towarów, gazet, poczty i ogółem: ilość przewozów, procentowe ich ustosunkowanie, przeciętny przebieg i przeciętna ilość w jednym locie rozkładowym /załącznik 3 /;

tablica IV. wpływy z przewozów w lotach rozkładowych - pasażerów, bagażu, towarów, gazet, poczty i ogółem: sumy wpływów, procentowe ich ustosunkowanie, wpływy z jednostki przewozu, % bezpłatnych przewozów i wpływy z płatnej jednostki przewozu /załącznik 4 /;

tablica V. przeloty i wpływy z przewozów w poszczególnych porach roku, a mianowicie: a/ w miesiącach letnich: maju, czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu; b/ w miesiącach przejściowych: kwietniu i październiku; c/ w miesiącach zimowych: styczniu, lutym, marcu, listopadzie i grudniu; przytoczono dane o przelotach i wpływach z przewozów w liczbach ogólnych i w stosunku procentowym do danych przeciętnych

rocznych /załącznik 5/;

tablica VI. wyniki eksploatacji poszczególnych linij % regularności, ilość i długość wykonanych lotów w ogólnych liczbach i w % od całkowitej ilości, ilość oferowanych i wykorzystanych tonnokilometrów - na 1 kilometr i w % od ogólnej ilości, % wykorzystania; wpływ na 1 kilometr rozkładowy, na 1 tonokilometr oferowany, na 1 tonokilometr wykonany i w % od sumy wpływów z przewozów /załącznik 6/;

tablica VII. wyniki eksploatacji poszczególnych linij w różnych kierunkach: te same dane co w tablicy VI, lecz rozbite na kierunki /załącznik 7/;

tablica VIII. ogólne wpływy i koszty w sumach ogólnych, na 1 kilometr rozkładowy, na 1 tonokilometr oferowany i na 1 tonokilometr wykorzystany z podziałem wpływów: na wpływy własne i na subwencję a kosztów : na koszty bez odpisów na amortyzację i kapitał rezerwowy i na odpisy na amortyzację; poza tym podano nadwyżkę wpływów nad kosztami, podział tej nadwyżki na rezerwę i zysk oraz % pokrycia przez wpływy własne kosztów bez amortyzacji i kosztów całkowitych z amortyzacją /załącznik 8/;

tablica IX. wydatki Ministerstwa Komunikacji związane z komunikacją lotniczą, obejmujące wydatki na budowę i utrzymanie lotnisk, na służbę meteorologiczną i na nadzór techniczny nad eksploatacją i budową samolotów /załącznik 9/;

Wszystkie tablice obejmują okres od początku egzystencji "Lotu", t.j. od roku 1929 do roku 1935 włącznie, z wyjątkiem tablic VI i VII, które zawierają dane za rok 1935.

Oprócz tego w tablicach I, II, III i IV zamieszczono dane za pierwsze półrocze 1936 roku.

Dla możności lepszego porównania danych wszystkie dane tablic I, II, III, IV i V przeliczone są średnio na dzień kalendarzowy.

Dane tablic VI, VII i VIII odnoszą się do lat kalendarzowych. Dane tablicy IX za rok 1929/30 obejmują okres od 1 stycznia 1929 r. do 31 marca 1930 r., za lata 1929/30, 1930/31 i 1931/32 - okresy od 1 kwietnia do 31 marca i za lata 1933, 1934 i 1935 - lata kalendarzowe.

Wobec nieustalonego z początku systemu prowadzenia statystyki za pierwsze lata eksploatacji brak niektórych danych w tablicach.

Rozpatrując poszczególne tablice możemy stwierdzić:

a/ Loty rozkładowe i pozarozkładowe.

Ogólna ilość lotów rozkładowych i pozarozkładowych zmniejszyła się z 18,0 średnio dziennie w 1929 r. do 15,0 w 1932 r. W roku 1933 rozpoczyna się wzrost: ilość lotów w roku 1935 wynosi 18,6 średnio dziennie, a w 1 półroczu roku 1936 zwiększa się w daleko żywszym tempie, dochodząc do 23,4. Wzrost ten do ostatnich czasów odbywał się głównie kosztem zwiększenia ilości lotów pozarozkładowych; stosunek procentowy tych lotów, spadłszy w 1930 r. do 13,5% od tego czasu stale wzrastał. Wzrost ten nabrał szczególnie szybkiego tempa od roku 1934: odsetek w roku 1935 wynosił 32,9%, a w 1 półroczu 1936 r. osiągnął 44,0%.

Ogólna ilość kilometrów przelecianych w lotach rozkładowych i pozarozkładowych spada do minimum /3281 km./ w roku 1932 i następnie stopniowo wzrasta, dochodząc do 4550 w roku 1935 i do 4,657 w 1 półroczu roku 1936. I tu również wzrasta stosunek procentowy kilometrów przelecianych w lotach pozarozkładowych z 2,8% w r. 1929 do 17,8% w 1935 r. i 17,5% w 1 półroczu 1936 r.

Srednia długość jednego lotu w ogóle rozkładowego i pozarozkładowego stale wzrastała z niewielkimi wahaniami aż do roku 1935: z 196,3 km. w roku 1929 do 244,0 km. w roku 1935. W 1 półroczu r.1936 zmniejszyła się do 199,0 km. wskutek znacznego zmniejszenia się przeciętnej długości lotów pozarozkładowych.

b/. Loty rozkładowe.

Ilość lotów rozkładowych w ciągu 7-lecia 1929-1935 osiągnęła najwyższy poziom w 1930 r. /14,4 średnio dziennie/, najniższy - w 1932 r. /12,5 średnio dziennie/, wahając się pozatem w granicach od 12,5 do 13,5. W roku 1935 wykonano 12,5 lotów rozkładowych średnio dziennie, a w 1 półroczu 1936 r. 13,1.

Ilość kilometrów przelecianych w lotach rozkładowych spadła do minimum 2950 km. w 1932 r. i następnie stale rosnąc doszła do 3740 km. w 1935 r. i do 3844 km. w 1 półroczu 1936r.

Srednia długość jednego lotu rozkładowego była najmniejsza w roku 1930 - 226,0 km. i od tego czasu wzrasta z niewielkimi odchyleniami, osiągając w roku 1935 - 298,9 km. a w

1 półroczu 1936 r. - 293,4 km.

Odsetek regularności był najmniejszy w 1931 r. /94,0%/ i wzrósł w 1935 r. do 97,2%, a w 1 półroczu 1936 r. do 98,9%.

Ilość oferowanych tonokilometrów mało się zmieniała do roku 1932, kiedy osiągnęła 1919 średnio dziennie. Od roku 1932 ilość ta corocznie wzrasta, dochodząc w r.1935 do 3416, a w 1 półroczu 1936 r. do 4242.

Ilość wykorzystanych tonokilometrów osiąga w 1932 r. minimum 765 średnio dziennie i następnie stale wzrasta, dochodząc w r.1935 do 1.444, a w 1 półroczu 1936 r. do 2.019.

Zwiększa się również od r.1932 ilość oferowanych tonokilometrów na jeden przeleciany kilometr, czyli przeciętna nośność samolotu z 0,65 ton w 1932 r. do 0,91 ton w 1935 r. i 1,10 ton w 1 półroczu 1936 r.

Ilość wykorzystanych tonokilometrów na jeden przeleciany kilometr, czyli przeciętne obciążenie samolotu wzrasta z 0,26 ton w 1932 r. do 0,39 ton w r.1935 i do 0,53 ton w 1 półroczu 1936 r. Odsetek wykorzystania zwiększa się z 39,9% w 1932 r. do 42,3% w 1935 r. i do 47,6% w 1 półroczu 1936 r.

c/ Przewozy w lotach rozkładowych.

Ogólna ilość przewozów wyrażona w tonokilometrach, równa ilości wykorzystanych tonokilometrów, osiąga, jak powiedziano wyżej, minimum w 1932 r. - 765 średnio dziennie i następnie wzrasta, dochodząc w r.1935 do 1.444, a w 1 półroczu 1936 r. do 2.019.

Do roku 1935 zwiększają się przewozy pasażerów, bagażu i gazet, przewozy zaś towarów i poczty nie ujawniają tendencji wzrostu. W 1 półroczu r.1936 daje się zauważyć wzrost w porównaniu z r.1935 wszystkich kategoryj przewozów mniej więcej o 50%.

Wzajemne ustosunkowanie się różnych kategoryj przewozów średnio za siedmiolecie 1929 - 1935 oraz w 1 półroczu 1936 roku było następujące:

	Srednio 1929 - 1935	I półrocze 1936 r.
Przewozy pasażerów -	72,7 %	75,3 %
" bagażu -	10,3 %	10,0 %
" towarów -	13,3 %	10,9 %
" gazet -	1,7 %	2,6 %
" poczty -	2,0 %	1,2 %
	100,0 %	100,0 %

Ogólny przeciętny przebieg tony, który wobec braku danych za pierwsze dwa lata mógł być obliczony dopiero od roku 1931, wzrasta do 367 km. w r.1935, a w 1 półroczu 1936 r. zmniejsza się do 352 km. W ten sam mniej więcej sposób kształtują się przeciętne przebiegi dla poszczególnych kategoryj przewozów.

Przeciętne obciążenie samolotu, które spadło do 259,4 kg. w r.1932, wzrosło w r.1935 do 386,2 kg., kosztem zwiększenia się ilości pasażerów, bagażu i gazet. W 1 półroczu 1936 r. przy wzroście wszystkich kategoryj przewozów obciążenie doszło do 525,2 kg.

d/ Wpływy z przewozów w lotach rozkładowych.

Ogólny wpływ z przewozów w lotach rozkładowych był najmniejszy w 1932 r. - 1.149 zł. średnio dziennie i odtąd stale wzrastał osiągając w 1935 r. 1.791 zł, a 1 półroczu 1936 r. 2.586 zł.

Do roku 1935 zwiększały się wpływy z przewozów pasażerów, bagażu, gazet i poczty, zmniejszały się natomiast wpływy z przewozu towarów. W 1 półroczu 1936 r. zwiększają się w porównaniu z r.1935 wpływy ze wszystkich kategoryj przewozów z wyjątkiem poczty.

Wzajemne ustosunkowanie się wpływów z różnych kategoryj przewozów średnio za siedmiolecie 1929 - 1935 oraz w 1 półroczu 1936 r. było następujące:

	Średnio 1929 - 1935	1 półrocze 1936 r.
Wpływy z przewozu pasażerów	79,2 %	83,0 %
Wpływy z przewozu bagażu	2,3 %	1,9 %
" " towarów	13,1 %	9,2 %
" " gazet	1,3 %	2,4 %
" " poczty	4,1 %	3,5 %
	100,0 %	100,0 %

Wpływy jednostkowe zmniejszały się stale od r.1929, spadły do minimum w 1933 r. /0,33 zł na 1 kilometr przeleciany, 0,48 zł z tonokilometra oferowanego i 1.18 zł z tonokilometra wykonanego/, a następnie zwiększyły się, osiągając:

	na 1 km przeleciany.	z tonokm. oferowanego.	z tonokm. wykonanego
rok 1935	0,48	0,52	1,24
1 półrocze 1936 r.	0,67	0,61	1,28

Wpływy jednostkowe z tonokilometra dla różnych kategoryj przewozów kształtowały się niejednakowo. Wpływ z tonokilometra pasażerów i bagażu zmniejszał się do r.1933, następnie wpływ z tonokilometra pasażerów powoli wzrastał, a bagażu powoli spadał. Wpływ z tonokilometra towarów zmniejszał się do roku 1934, niewiele wzrósł w r.1935, a znacznie więcej w 1 półroczu 1936 r. Wpływ z tonokilometra gazet wahał się dość znacznie do r.1934, a od tego czasu ma tendencję lekko zniżkową. Wpływ z tonokilometra poczty osiąga minimum w r.1933, znacznie wzrasta do r.1935, a w 1 półroczu 1936 r. znów się zmniejsza.

Odsetek bezpłatnych przewozów wynosił średnio za sześciolecie 1930 - 1935 r. 17,6 %, a w 1 półroczu 1936 r. 12,6%. Dla poszczególnych kategoryj przewozów odsetki te były następujące:

		Srednio 1929 - 1935	1 półrocze 1936 r.
Pasażerowie	-	9,8 %	4,6 %
Bagaż	-	79,2 %	84,2 %
Towary	-	18,8 %	15,0 %
Gazety	-	-	-
Poczta	-	8,2 %	2,5 %

Wpływy jednostkowe z płatnych przewozów kształtowały się mniej więcej w ten sam sposób, co i wpływy jednostkowe z całkowitych przewozów.

e/ Przeloty i wpływy w poszczególnych porach roku.

Średnio za siedmiolecie 1929 - 1935 r. przeloty i wpływy w poszczególnych porach roku kształtowały się w następujący sposób w porównaniu z przeciętnymi rocznymi przelotami i wpływami:

Okres roku	Przeloty	Wpływy z przewozów całko-wite	Wpływy z przewozów na 1 przeleciany km
Miesiące letnie: maj - wrzesień	+ 36,4%	+ 58,5%	+ 16,7%
" przejściowe: kwiecień i październik	- 6,2%	- 14,9%	- 9,5%
" zimowe: listopad - marzec	- 34,3%	- 53,3%	- 28,6%

Widać stąd, że pomiędzy miesiącami letnimi i zimowymi istnieje znaczna rozpiętość: przeloty w miesiącach letnich są 2,1 razy większe, a wpływy 3,4 razy większe niż w miesiącach zimowych. Rozpiętość ta wykazuje tendencję do zwiększania się z biegiem czasu i wynosi w 1935 r. 2,8 dla przelotów i 4,2 dla wpływów.

Wpływ na 1 przeleciany kilometr w miesiącach letnich był 1,6 razy większy niż w miesiącach zimowych, stosunek ten miał tendencję do zmniejszania się z biegiem czasu - w roku 1935 wynosił 1,5.

f/ Wyniki eksploatacji poszczególnych linij.

W r.1935 eksploatowano 15 linij, z tych 2 linie: Kraków - Brno i Brno - Wiedeń tylko w ciągu 2 miesięcy - od 1 kwietnia do 1 czerwca, - wobec cofnięcia przez władze czeskie prawa przelotu nad terytorium czeskosłowackim. Przeciętna długość linii wynosiła 298,9 km., najdłuższa była linia Czerniowce - Bukareszt - 467,7 km., najkrótsza - Brno - Wiedeń 1126,1 km. Z linij krajowych najdłuższa była linia Warszawa - Wilno - 395,5 km., najkrótsza - Warszawa - Kraków - 243,2 km.

Najwięcej lotów - 347 wykonano na linii Warszawa - Kraków, najmniej - po 27 - na liniach Kraków - Brno i Brno - Wiedeń. Pod względem ilości wykonanych lotów linie układają się w porządku następującym:

Warszawa - Kraków	15,2 %	ogólnej ilości lotów
Warszawa - Katowice	14,8 %	"
Warszawa - Lwów	14,4 %	"
Warszawa - Wilno	9,0 %	"
Warszawa - Gdynia	8,7 %	"
Berlin - Poznań	6,0 %	"
Warszawa - Poznań	5,6 %	"
Lwów - Czerniowce	4,4 %	"
Czerniowce - Bukareszt	4,4 %	"
Bukareszt - Sofia	4,4 %	"
Sofia - Saloniki	4,4 %	"
do przeniesienia	91,3 %	

z przeniesienia	91,3 % ogólnej ilości lotów
Wilno - Ryga	3,6 % ogólnej ilości lotów
Ryga - Tallinn	2,7 % "
Kraków - Brno	1,2 % "
Brno - Wiedeń	1,2 %
	100,0 %

Dla linij Berlin - Poznań i Warszawa - Poznań, eksploatowanych przez "Lot" wspólnie z "Lufthansą" wskazano tu tylko loty, wykonane przez "Lot". Ogólna ilość lotów, wykonanych przez "Lot" i "Lufthansę" była w przybliżeniu dwa razy większa.

Przeciętna nośność samolotów wynosiła 0,91 ton. Największą nośność miały samoloty na linii Sofia - Saloniki - 1,14 ton, najmniejszą - na linii Warszawa - Katowice - 0,65 ton. Z linij krajowych największą nośność miały samoloty na linii Warszawa - Poznań - 1,10 ton.

Przeciętne obciążenie samolotu wynosiło 0,39 ton, największe było na linii Warszawa - Lwów - 0,52 ton, najmniejsze - na linii Berlin - Poznań - 0,27 ton, a z linij krajowych na linii Warszawa - Katowice - 0,28 ton.

Pod względem wykorzystania samolotów linie układają się w następującym porządku:

powyżej średniej

1/ Czerniowce - Bukareszt - 60,5 % wykorzystania
2/ Warszawa - Lwów - 56,5 %
3/ Bukareszt - Sofia - 48,2 %

4/ Warszawa - Gdynia - 46,4 % wykorzystania
5/ Warszawa - Kraków - 44,8 %

poniżej średniej

6/ Warszawa - Katowice - 41,3 %
7/ Warszawa - Poznań - 41,0 %
8/ Warszawa - Wilno - 37,2 %
9/ Kraków - Brno - 35,3 %
10/ Lwów - Czerniowce - 33,7 %
11/ Brno - Wiedeń - 32,0 %
12/ Wilno - Ryga - 29,4 %
13/ Sofia - Saloniki - 25,7 %
14/ Berlin - Poznań - 23,3 %
15/ Ryga - Tallinn - 23,2 %

Srednio 42,3 %

W stosunku do wpływu na 1 tonokilometr oferowany linie idą jak następuje:

powyżej średniej:

1/ Bukareszt - Sofia - 0,97 zł
2/ Sofia - Saloniki - 0,69 "
3/ Warszawa - Gdynia - 0,69 "
4/ Warszawa - Lwów - 0,59 "
5/ Berlin - Poznań - 0,58 "
6/ Warszawa - Poznań - 0,58 "
7/ Warszawa - Kraków - 0,55 "

poniżej średniej:

8/ Brno - Wiedeń	-	0,48 zł
9/ Czerniowce - Bukareszt	-	0,48 "
10/ Kraków - Brno	-	0,47 "
11/ Warszawa - Katowice	-	0,46 "
12/ Lwów - Czerniowce	-	0,33 "
13/ Warszawa - Wilno	-	0,28 "
14/ Ryga - Tallinn	-	0,27 "
15/ Wilno - Ryga	-	0,22 "
Srednio	-	0,52 zł.

W stosunku do wpływu na 1 tonokilometr przewieziony mamy następujący szereg:

powyżej średniej:

1/ Sofia - Saloniki	-	2,66 zł
2/ Berlin - Poznań	-	2,50 "
3/ Bukareszt - Sofia	-	2,00 "
4/ Brno - Wiedeń	-	1,49 "
5/ Warszawa - Gdynia	-	1,48 "
6/ Warszawa - Poznań	-	1,42 "
7/ Kraków - Brno	-	1,33 "

poniżej średniej:

8/ Warszawa - Kraków	-	1,23 "
9/ Ryga - Tallinn	-	1,14 "
10/ Warszawa - Katowice	-	1,12 "
11/ Warszawa - Lwów	-	1,04 "

12/ Lwów - Czerniowce	-	0,98 zł
13/ Czerniowce - Bukareszt	-	0,79 "
14/ Warszawa - Wilno	-	0,75 "
15/ Wilno - Ryga	-	0,74 "
S r e d n i o	-	1,24 zł

Jeśli wreszcie chodzi o ogólną dochodowość poszczególnych linij, to układają się one w sposób następujący:

1/ Warszawa - Lwów	-	18,3 %	całkowitego dochodu
2/ Warszawa - Kraków	-	14,6 %	"
3/ Warszawa - Gdynia	-	11,1 %	"
4/ Bukareszt - Sofia	-	9,8 %	"
5/ Warszawa - Katowice	-	7,9 %	"
6/ Warszawa - Poznań	-	7,1 %	"
7/ Berlin - Poznań	-	6,7 %	"
8/ Sofia - Saloniki	-	6,2 %	"
9/ Warszawa - Wilno	-	6,1 %	"
10/ Czerniowce - Bukareszt	-	5,0 %	"
11/ Lwów - Czerniowce	-	2,5 %	"
12/ Wilno - Ryga	-	1,8 %	"
13/ Ryga - Tallinn	-	1,5 %	"
14/ Kraków - Brno	-	0,9 %	"
15/ Brno - Wiedeń	-	0,5 %	"
		100,0 %	

Całkowita dochodowość linij Warszawa - Poznań i Berlin - Poznań, eksploatowanych wspólnie z "Lufthansą" jest w przybliżeniu dwa razy większa.

g/ Wyniki eksploatacji poszczególnych linij w różnych kierunkach

Ilość lotów wykonanych w ciągu roku 1935 była:

Na 7 liniach: Warszawa - Kraków /
Kraków - Brno /
Brno - Wiedeń / w obu kierunkach
Lwów - Czerniowce / jednakowa.
Czerniowce - Bukareszt /
Warszawa - Wilno /
Wilno - Ryga /

Na 4 liniach: Berlin - Poznań /
Warszawa - Poznań / z różnicą
Sofia - Saloniki / o 1 lot
Tallinn - Ryga /

Na 2 liniach: Warszawa - Lwów / z różnicą
Bukareszt - Sofia / o 2 loty

Na 1 linii : Warszawa - Gdynia - z różnicą o 3 loty

Na 1 linii : Warszawa - Katowice - z różnicą o 8 lotów.

Różnica w procentach wykorzystania w porównaniu do odwrotnego kierunku była na poszczególnych liniach następująca:

1/ Warszawa - Wilno - 0,7
2/ Warszawa - Lwów - 2,2
3/ Warszawa - Kraków - 3,4

4/ Ryga - Tallinn	-	3,4
5/ Sofia - Saloniki	-	3,9
6/ Bukareszt - Sofia	-	4,8
7/ Wilno - Ryga	-	5,6
8/ Warszawa - Katowice	-	5,7
9/ Lwów - Czerniowce	-	8,7
10/ Berlin - Poznań	-	10,0
11/ Czerniowce - Bukareszt	-	10,7
12/ Warszawa - Poznań	-	11,9
13/ Warszawa - Gdynia	-	13,2
14/ Brno - Wiedeń	-	20,4
15/ Kraków - Brno	-	21,0

h/ Ogólne wpływy i koszty.

Ogólne wpływy własne wzrastają do r.1931, znacznie się obniżają w r.1932 i następnie znów zwiększają się z roku na rok. Subwencja wzrasta corocznie aż do r.1934 i dopiero w r.1935 nieznacznie się obniża.

W ten sam sposób, jak wpływy własne, kształtują się koszty eksploatacji, jednakże spadek ich w r.1932 jest stosunkowo znacznie mniejszy, niż spadek wpływów. Odpisy na amortyzację zwiększają się do r.1934 z nieznacznym tylko załamaniem w r.1932, w r.1935 są mniejsze o 16 % niż w r.1934.

Odsetek pokrycia kosztów przez wpływy własne zwiększał się początkowo, gwałtownie spadł w r.1932 /18,6% kosztów bez amortyzacji i 14,0% kosztów z amortyzacją/, a następnie stopniowo się zwiększał, doszedłszy w r.1935 do 26,5% kosz-

tów bez amortyzacji i 20,1% kosztów z amortyzacją.

Rozpatrując wpływy i koszty na 1 km. przeleciany, na 1 tonokilometr oferowany i na 1 tonokilometr wykorzystany, stwierdzamy:

wpływy własne od roku 1932 wzrastają;

subwencja osiąga maximum w r.1934, następnie zmniejsza się;

koszty bez amortyzacji są największe w r.1935, następnie spadają;

odpisy na amortyzację kształtują się podobnie jak koszty, lecz silniej się obniżają dopiero w r.1935.

i/ Wydatki Ministerstwa Komunikacji związane z komunikacją lotniczą.

"Lot" korzysta bezpłatnie z lotnisk budowanych i utrzymywanych przez Ministerstwo Komunikacji, ze służby meteorologicznej, utrzymywanej przez to Ministerstwo i podlega nadzorowi rządowemu, który sprawuje również Ministerstwo Komunikacji. Ponieważ w okresie od r.1929 do 1932 wydatki na te cele były obliczane za lata budżetowe od 1 kwietnia do 31 marca, a wydatki "Lotu" za lata kalendarzowe, więc miarodajne są tylko liczby za lata 1933, 1934 i 1935 oraz przeciętne dane za 7-lecie 1929 - 1935. Wydatki te w ostatnich trzech latach utrzymują się na jednakowym poziomie: około 2/3 z nich stanowią wydatki na inwestycje.

Wszystkie powyższe wydatki zarówno jak i subwencje, wypłacane "Lotowi" początkowo były włączane do ogólnego budżetu Ministerstwa Komunikacji, zaś od dnia 1 kwietnia 1932 r. przeniesione zostały do budżetu przedsiębiorstwa "Polskie Koleje Państwowe".

Z powyższych danych widzimy, że:

1/ "Lot" jest przedsiębiorstwem wybitnie deficytowym; wpływy własne pokryły w r.1935 zaledwie 20,1% całkowitych kosztów /łącznie z odpisami na amortyzację/, resztę pokrywa subwencja Skarbu Państwa, która w r.1935 wyniosła 5.827.774 złotych; należy przy tym pamiętać, że "Lot" korzysta bezpłatnie z urządzeń naziemnych i służby meteorologicznej, utrzymywanej przez Ministerstwo Komunikacji; wydatki Ministerstwa na te cele wyniosły w r.1935 - 2.817.995 zł;

2/ krytycznym okresem w dotychczasowej działalności "Lotu" był rok 1932; w tym roku ilość przewozów i wpływy z nich spadły do minimum i wpływy własne pokryły tylko 14,0% całkowitych kosztów;

3/ poczynając od r.1933 ilość przewozów i wpływy z nich corocznie stale wzrastają; do roku 1935 ilość przelecianych kilometrów wzrastała corocznie średnio o 8,8%, ilość przewiezionych tonokilometrów o 23,9%, wpływy z przewozów o 16,2% ;

4/ w pierwszym półroczu roku 1936 daje się zauważyć bardzo silny wzrost przewozów; w porównaniu z pierwszym półroczem roku 1935 ilość przelecianych kilometrów zwiększyła się o 21,5%, ilość przewiezionych tonokilometrów o 87,9%,

wpływy z przewozów o 94,1%;

5/ przeciętna nośność samolotów stale wzrastała i w ciągu 8 lat eksploatacji zwiększyła się przeszło dwukrotnie. W tym samym stosunku zwiększyło się przeciętne obciążenie samolotu;

6/ wyzyskanie samolotów było najgorsze w r.1932, kiedy wyzyskiwano przeciętnie tylko 39,9% ich nośności; od tego czasu odsetek wyzyskania stale się zwiększa i w pierwszym półroczu 1936 r. dochodzi do 47,6%;

7/ przeciętny wpływ z tonokilometra w ogóle zmniejszał się corocznie średnio o 9,6% aż do roku 1933; równocześnie wzrastał odsetek bezpłatnych przewozów, wobec czego przeciętny wpływ z płatnego tonokilometra zmniejszał się nieco wolniej, bo o 7,3% średnio rocznie; następnie do r.1935 przeciętny wpływ z tonokilometra w ogóle zwiększał się średnio rocznie o 2,5%, a wobec dalszego wzrostu odsetka bezpłatnych przewozów przeciętny wpływ z płatnego tomokilometra wzrastał szybciej - o 7,0% średnio rocznie; w pierwszym półroczu 1936 r. przeciętny wpływ z tonokilometra w ogóle wzrósł w dalszym ciągu - o 3,2% w stosunku do roku ubiegłego, wobec jednak silnego spadku odsetka bezpłatnych przewozów /do 12,6% wobec 22,4% w roku 1935/ przeciętny wpływ z płatnego tonokilometra zmniejszył się o 12,5%;

8/ główną pozycją przewozu są przewozy osób, w 1 półroczu 1936 r. stanowiły one 75,3% wszystkich przewozów i dały 83,0% całkowitego dochodu z przewozów; bezpłatnie przewieziono 4,6% wszystkich podróżnych, odsetek ten w 1 półroczu

1936 roku wybitnie się zmniejszył;

na drugim miejscu stoją przewozy towarów - 10,9% z dochodem 9,2% i odsetkiem bezpłatnych przewozów 15,0%; bezpłatnie są przewożone głównie ładunki służbowe w miarę wolnego miejsca w samolocie; odsetek tych przewozów w 1 półroczu 1936 roku również znacznie spadł;

trzecie miejsce zajmują przewozy bagażu - 10,0%; jednakże bagaż daje tylko 1,9% całkowitego dochodu z przewozów, gdyż każdy podróżny ma prawo bezpłatnego przewiezienia 15 kg bagażu, wobec czego odsetek bezpłatnych przewozów wynosi dla bagażu 84,2%;

czwartą pozycję stanowią przewozy gazet - 2,6% z dochodem 2,4%, odsetek tych przewozów stale się zwiększa; bezpłatnych przewozów w tej kategorii nie ma;

ostatnie miejsce przypada przewozom poczty - 1,2% z dochodem 3,5%; odsetek tych przewozów ma tendencję do zmniejszania się z biegiem czasu; odsetek bezpłatnych przewozów dla poczty wynosi w pierwszym półroczu 1936 r. 2,5% - znacznie mniej niż w latach poprzednich;

9/ dochód z jednostki wagi - z tonokilometra - największy jest przy przewozach poczty - w 1 półroczu 1936 r. 3,60 zł; następnie idą przewozy pasażerów - 1,41 zł, gazet - 1,21 zł, towarów - 1,08 zł i bagażu - 0,24 zł; odrzucając zaś bezpłatne przewozy mamy dochód z płatnego tonokilometra poczty 3,69 zł, bagażu 1,52 zł, pasażerów 1,48 zł, towarów 1,27 zł i gazet 1,21 zł; największy więc dochód jednostkowy w obu wypadkach wypada na przewozy poczty;

10/ przy przewozie podróżnych według danych za rok 1935 tylko 38,5% wszystkich płatnych podróżnych przewieziono za pełną opłatą taryfową; reszta - 61,5% - przypada na przewozy według rozmaitych taryf ulgowych ze zniżkami od 10% do 90%. Przeciętny koszt płatnego biletu pasażerskiego wynosił 77,7% jego pełnej ceny taryfowej;

11/ przy przewozie poczty, według danych za 1935 r. 46,4% płatnych przewozów stanowiła poczta lotnicza, pozostałe 53,6% - poczta dyplomatyczna przewożona za opłatą znacznie zniżoną /około 15% normalnej/;

wobec tego przeciętna opłata z tonokilometra wynosiła 54,0% opłaty pełnotaryfowej;

12/ przewozy "Lotu" mają charakter wybitnie sezonowy: w r.1935 przeloty w miesiącach letnich były 2,8 razy większe, a wpływy 4,2 razy większe, niż w miesiącach zimowych;

13/ na liniach krajowych w ciągu 1935 r. wykonano lotów i przeleciano kilometrów 68% ogólnej ilości, przewieziono 71% ogólnej ilości tonokilometrów i osiągnięto 65% wszystkich wpływów z przewozów; na liniach zagranicznych wykonano 32% lotów i kilometrów, przewieziono 29% tonokilometrów i osiągnięto 35% wpływów; na krajowych liniach obciążenie samolotu było większe niż na zagranicznych, natomiast wpływ z przewiezionego tonokilometra mniejszy;

14/ około połowy wszystkich przewozów krajowych wykonano na liniach Warszawa - Lwów i Warszawa - Kraków, około połowy wszystkich przewozów zagranicznych - na liniach Czerniowce - Bukareszt i Bukareszt - Sofia; najsłabszymi liniami

są linie Wilno - Ryga i Ryga - Tallinn;

15/ dochód z przewiezionego tonokilometra na liniach krajowych był największy na liniach Warszawa - Gdynia i Warszawa - Poznań, najmniejszy - na linii Warszawa - Wilno; na liniach zagranicznych największy na liniach Sofia - Saloniki i Berlin - Poznań, najmniejszy na linii Wilno - Ryga;

16/ odsetek wykorzystania samolotów na poszczególnych liniach waha się od 60,5% - linia Czerniowce - Bukareszt - do 23,2% - linie Berlin - Poznań i Ryga Tallinn, przy średniej 42,3%;

17/ najwięcej równomierny ruch w obu kierunkach był na linii Warszawa - Wilno, gdzie przewozy w kierunku Warszawy były tylko o 3% większe od przewozów w kierunku Wilna; najwięcej nierównomierny ruch miała linia Warszawa - Gdynia z przewozami w kierunku Gdyni o 35% większymi od przewozów w kierunku Warszawy.

7. ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE PRZEDSIĘBIORSTWA Z PRZEDSIĘBIORSTWAMI LOTNICZYMI ZA GRANICĄ.

W artykule "L'aviation commerciale dans le monde" zamieszczonym w Nr. 3 - 4 miesięcznika "Bulletin de l'Union internationale des chemins de fer" za marzec - kwiecień 1936 r. znajdujemy szereg danych statystycznych, dotyczących komunikacji lotniczej w Europie, z którymi z kolei porównamy wyniki eksploatacji "Lotu". Dane odnoszą się do roku 1932; zestawiać będziemy z nimi dane "Lotu" za r. 1932 i 1935.

1/ Przedsiębiorstwa lotnicze w Europie są rozmaitych typów: państwowe, państwowo-prywatne i prywatne.

2/ We wszystkich państwach europejskich lotnictwo komunikacyjne jest subwencjonowane, przy czym jednak wzajemne ustosunkowanie wpływu z przewozów i subwencji waha się bardzo znacznie, jak widać z następującego zestawienia procentowego:

Państwo:	% wpływów z przewozów	% subwencji.
Anglia	64,2 %	35,8 %
Finlandia	61,4 %	38,6 %
Holandia	58,9 %	41,1 %
Szwecja	31,6 %	68,4 %
Niemcy	30,1 %	69,9 %
Francja	20,3 %	79,7 %
Polska	7,3 %	92,7 %
Włochy	6,4 %	93,6 %
Średnio	24,7 %	75,3 %

Za rok 1935 stosunek ten dla Polski nieco się polepszył: odsetek wpływów z przewozów wynosił 10,1%, a subwencji 89,9%, pomimo to jednak pozostajemy znacznie w tyle za większością państw europejskich i dużo poniżej przeciętnej normy.

3/ Przeciętna nośność samolotu, przeciętne jego obciążenie i odsetek wyzyskania przedstawiają się następująco:

	Przeciętna nośność samolotu ton	Przeciętne obciążenie samolotu ton	% wyzyskania
Europa 1932 r.	0,74	0,30	41,7 %
Polska 1932 r.	0,65	0,26	39,9 %
" 1935 r.	0,91	0,39	42,3 %

Liczby te w roku 1932 nie były u nas o wiele gorsze niż w Europie, a w r.1935 znacznie się polepszyły.

4/ Wzajemne ustosunkowanie przewozów różnych kategoryj w tonnokilometrach było następujące:

	% przewozów osób.	% przewozów bagażu i towarów	% przewozu poczty
Europa 1932 r.	71,0 %	22,0 %	7,0 %
Polska 1932 r.	68,7 %	29,2 %	2,1 %
" 1935 r.	75,5 %	23,1 %	1,4 %

Rzuca się w oczy znacznie mniejszy u nas odsetek przewozów poczty.

5/ Przeciętny wpływ z tonnokilometra przewozów kształtował się w sposób następujący /w złotych/:

	Osoby	Bagaż i towary	Poczta	Ogółem
Europa 1932 r.	3,06	3,13	11,90	3,69
Polska 1932 r.	1,88	1,67	2,09	1,82
" 1935 r.	1,58	1,34	4,81	1,60

Widać, że wpływy jednostkowe są u nas znacznie niższe niż w Europie, szczególniej wybitnie występuje to przy przewozie poczty.

6/ Na każde 4.500 km. przelecianych rocznie przypadał w Europie w 1932 r. jeden pracownik personelu przedsiębiorstw lotniczych. Według tej normy "Lot" powinien posiadać w 1932 roku 267 pracowników, a obecnie 446; w rzeczywistości posiadał: w 1932 r. - 260, a obecnie posiada 453 /bez Fotolotu/. Ilostan zatem personelu odpowiada u nas normom europejskim. Roczna ilość godzin pracy pilota wynosiła w Europie w 1932 r. średnio 402, w Polsce w 1932 r. - 429, a obecnie - 360.

Wyzyskanie więc personelu latającego również odpowiada u nas przeciętnym wynikom innych państw europejskich.

7/ O kształtowaniu się przewozów w latach 1932, 1933 i 1934 można sądzić z następującego zestawienia, wskazującego zmianę procentową ogólnej ilości przewozów w stosunku do roku poprzedniego:

Rok	Europa	Polska
1932	+ 9,3 %	- 19,3 %
1933	+ 30,0 %	+ 35,7 %
1934	+ 31,5 %	+ 19,4 %

Daje się zauważyć powolniejszy na ogół w Polsce wzrost przewozów niż za granicą.

Z powyższych zestawień porównawczych można dojść do wniosku:

1/ że w przedsiębiorstwach lotniczych za granicą zaangażowane są zarówno kapitały państwowe jak i prywatne,

2/ że finansowe wyniki eksploatacji są u nas znacznie mniej pomyślne,

3/ że główną przyczyną większych deficytów są u nas znacznie niższe niż za granicą wpływy z jednostki przewozu, a więc opłaty przewozowe i mała stosunkowo ilość najwięcej dochodowych przewozów poczty,

4/ że pod względem nośności samolotów, ich obciążenia i wyzyskania, ilości i wykorzystania personelu nie stoimy gorzej od zagranicy,

5/ że kryzys przewozów lotniczych, który w Polsce doszedł do maximum w roku 1932, w Europie skończył się już w r.1931 i że od tego czasu wzrost przewozów za granicą szedł w nieco szybszym tempie niż u nas.

8. FOTOLOT.

Poza eksploatacją linij lotniczych "Lot" prowadzi specjalny wydział aerofotogrametryczny, jako oddzielną jednostkę rachunkową, pod nazwą "Fotolot", celem dokonywania zdjęć i pomiarów metodą aerofotogrametryczną dla władz rządowych i samorządowych oraz dla instytucyj i osób prywatnych. "Fotolot" posiada oddzielne bilanse oraz rachunki zysków i strat które wchodzą per saldo do ogólnych rachunków "Lotu".

"Fotolot" rozpoczął swoją działalność od roku 1930. Bilans na dzień 1 stycznia 1936 r. w zestawieniu z pierwszym

bilansem na dzień 1 stycznia 1931 r. przedstawia się następująco:

	1.I.1931	1.I.1936	Różnica
	z ł o t	y c h	
Stan czynny.			
Sprzęt aerofotogrametryczny	50.593	299.245	+ 248.652
Sprzęt biurowy	1.344	8.216	+ 6.872
Dłużnicy	4.001	305.916	+ 301.915
Międzyokresowy	16.296	131.565	+ 115.269
	72.234	744.942	+ 672.708
Strata za rok 1930	30.442	-	- 30.442
	102.676	744.942	+ 642.266
Stan bierny.			
Centrala	93.173	640.624	+ 547.451
Kapitał amortyzacyjny	9.503	93.164	+ 83.661
Wierzyciele	-	10.783	+ 10.783
Zysk za rok 1935	-	371	+ 371
	102.676	744.942	+ 642.266

"Fotolot" posiada więc obecnie majątek ruchomy i nieruchomy na sumę 307.461 zł, kapitał amortyzacyjny 93.164 zł i saldo wierzytelności na sumę 295.136 zł.

Wyniki finansowe pracy "Fotolotu" za okres 1930 - 1935 przedstawiają się w sposób następujący:

Rok	Wpływy.	Koszty			Zysk lub strata	
		Bez odpisów na amortyzację	Odpisy na amortyzację	Ogółem	Bez uwzględnienia odpisów na amortyzację	Z uwzględnieniem odpisów na amotr.
	złotych					
1930	105.242	126.181	9.503	135.684	- 20.939	- 30.442
1931	70.072	89.570	9.973	99.543	- 19.498	- 29.471
1932	78.938	69.046	11.139	80.185	+ 9.892	- 1.247
1933	97.938	99.774	11.183	110.957	- 1.836	- 13.019
1934	155.091	129.233	25.855	155.088	+ 25.858	+ 3
1935	326.745	300.519	25.855	326.374	+ 26.226	+ 371

Widać stąd, że działalność "Fotolotu" w ostatnich dwóch latach znacznie się rozwinęła i wkroczyła na drogę samowystarczalności.

9. PRZYWILEJE PRZEDSIĘBIORSTWA.

"Lot" korzysta z następujących przywilejów w porównaniu z przedsiębiorstwami prywatnymi:

1/ nie płaci podatku przemysłowego wobec zwolnienia go przez Ministerstwo Skarbu z tego obowiązku na każdy rok podatkowy na mocy art.39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym;

2/ nie płaci podatku dochodowego jako przedsiębiorstwo deficytowe, którego zysk, wykazywany w bilansie, jest oszczędnością z wypłaconej przez Ministerstwo Komunikacji

subwencji i jest z reguły pozostawiany do dyspozycji tegoż Ministerstwa;

3/ nie płaci podatku od lokali wobec zwolnienia go od tego obowiązku przez Urząd Skarbowy na mocy art.3 p.3 ustawy z dn.2 sierpnia 1926 r. /Dz. Ustaw R.P.Nr.94, poz.550/;

4/ korzysta ze sporadycznych zwolnień od cła w wypadkach sprowadzania do kraju: samolotów, traktorów i specjalnych obrabiarek do naprawy samolotów na mocy art.22 - II pkt.22 ustawy o prawie celnym z dnia 27.X.1933 r. /Dz.U.R.P. Nr.84 z roku 1933, poz.610/; artykuł wspomniany przewiduje bowiem, iż materiały i przedmioty niewyrabiane w kraju, a przeznaczone do zwiększenia siły obronnej Państwa,mogą być przez Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu zwalniane od opłat celnych.

Przechodząc do oceny przywilejów podatkowych,z których korzysta "Lot" należy zauważyć:

1/ o ile chodzi o podatek przemysłowy, to zwalnianie przez Ministerstwo Skarbu corocznie "Lotu" od obowiązku opłacania tego podatku, wydaje się być uzasadnionym nie tylko deficytowością tego przedsiębiorstwa, ale jego specyficznym charakterem; oczywiście właściwszym byłoby, gdyby zwolnienie takie zostało przyznane w ustawie wszystkim przedsiębiorstwom komunikacji lotniczej, a to tym bardziej, że od podatku przemysłowego od obrotu jest ustawowo zwolniony przewóz podróżnych przez przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, niechybnie rentowniejszy; wątpliwym wydaje się tylko, czy Ministerstwo Skarbu może również zwalniać od obowiązku wykupywania co-

rocznie świadectwa przemysłowego, skoro to samo Ministerstwo w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy o podatku przemysłowym wyraźnie zaliczyło przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej do kategorii I przedsiębiorstw handlowych.

2/ zapatrywanie, iż "Lot" nie potrzebuje płacić podatku dochodowego jako przedsiębiorstwo deficytowe, jest mylne; pod względem formalno-prawnym subwencja, zwłaszcza coroczna i gwarantowana, jest zwykłym przychodem podatkowym, a osiągnięty zysk - chociażby merytorycznie był tylko zaoszczędzoną częścią subwencji - podlega opodatkowaniu po sprostowaniu go, zgodnie z postanowieniami art.6, 8, 10 i 21 ustawy o podatku dochodowym;

3/ obowiązek opłacania podatku od lokali przez "Lot" jest bezsporny, gdyż powołany art.3 /obecnie 2/ punkt 3 /obecnie 2/ ustawy o podatku od lokali nie dawał podstawy prawnej urzędowi skarbowemu do zwolnienia "Lotu" od obowiązku opłacania tego podatku;

obciążenie "Lotu" podatkiem przemysłowym i podatkiem dochodowym za okres 1929 - 1935 byłoby następujące:

1. świadectwa przemysłowe na lata 1929 do 1935 r. I-ej kategorii handlowej po zł 3.700.- .... zł 25.900.-

2. Podatek od obrotu wg.2,7% za

r.1929	zł	15.878.-
r.1930	"	16.120.-
r.1931	"	15.504.-
r.1932	"	11.335.-
r.1933	"	13.515.-
r.1934	"	17.011.-
r.1935	"	21.593.-

r a z e m .... zł 110.956.-

3. <u>podatek dochodowy:</u>

rok podatkowy 1930 /oper.1929/

czysty zysk	zł 29.311,97	
do tego należy doliczyć:		
koszty organizacyjne.......	" 234.801,56	
odpis na kapitał rezerwowy	" 144.700,82	
dochód podatkowy	zł 408.814,35	
podatek	zł 102.000.-	
10%-wy dodatek	" 10.200.-	
r a z e m		zł 112.200.-

rok podatkowy 1931 /oper.1930/

czysty zysk	zł 6.265,77	
do tego należy doliczyć:		
odpis na kapitał rezerwowy	" 149.216,12	
dochód podatkowy	zł 155.481,89	
podatek	zł 34.400.-	
10 %-wy dodatek	" 3.440.-	
r a z e m		zł 37.840.-

rok podatkowy 1932 /oper.1931/

czysty zysk	zł 25.227,69	
do tego należy doliczyć:		
odpis na kapitał rezerwowy	" 176.396,84	
dochód podatkowy	zł 201.624,53	
podatek	zł 50.000.-	
4 %-wy dodatek kryzys.	" 8.064,98	
r a z e m		zł 58.064,98

rok podatkowy 1933 /oper.1932/

czysty zysk	zł 364.523,82	
do tego należy doliczyć:		
odpis na kapitał rezerwowy	zł 224.053,54	
dochód podatkowy	zł 588.582,36	
podatek	zł 146.000.-	
4 %-wy dodatek kryzysowy	" 23.543,28	
r a z e m		zł 169.543,28

rok podatkowy 1934 /oper.1933/
zysk ....zł 130.969,46
do tego należy doliczyć:
odpis na kapitał rezerwowy " 223.038,82

dochód podatkowy ....zł 354.008,28

podatek ....zł 88.000.-
4 %-wy dodatek kryzysowy " 14.160,32

razem ....zł 102.160,32

rok podatkowy 1935 /oper.1934/
zysk ....zł 151.706,28
do tego należy doliczyć:
odpis na kapitał rezerwowy " 252.412,30

dochód podatkowy ....zł 404.118,58

podatek ....zł 100.000.-
4 %-wy dodatek kryzysowy " 16.164,72

razem ....zł 116.164,72

rok podatkowy 1936 /oper.1935/
zysk ....zł 340.722,32
do tego należy doliczyć:
odpis na kapitał rezerwowy " 214.248,32

dochód podatkowy ....zł 554.970,64

podatek ....zł 192.500.-

ogólna zatem suma należnego podatku przemysłowego i dochodowego za lata 1929 - 1935 włącznie wynosi .... zł 925.329,30

Wypada zaznaczyć, że w powyższym obliczeniu wzięto pod uwagę - o ile chodzi o podatek od obrotu - jedynie sumy wpływów eksploatacyjnych, ujawnione w rachunku strat i zysków. Co się zaś tyczy obliczenia podatku dochodowego, to oparto je na danych, ujawnionych w zamknięciach rachunkowych

przyjmując z góry prawidłowość księgowania z punktu widzenia przepisów ustawy o podatku dochodowym. Obliczenia podatku od lokali nie dokonano dla braku danych.

10. ANALIZA BILANSOWA.
za lata 1929 - 1936.

Analiza niniejsza, oparta na przesłankach szczegółowo omówionych w rozdziale VII części ogólnej sprawozdania, została opracowana w tysiącach złotych, na podstawie bilansów Polskich Linii Lotniczych "Lot" i specjalnej tablicy statystycznej wypełnionej przez przedsiębiorstwo.

Projekt analizy został przesłany przedsiębiorstwu, które nie kwestionując /w swojej odpowiedzi z dnia 8.VII. 1937 r./ obliczeń i uznając je za zgodne z istotnym stanem rzeczy, stawia obiekcje co do konkluzji,dotyczącej wyników finansowych dla Skarbu Państwa. Przytoczone przez przedsiębiorstwo wywody oparte nie na ściśle buchalteryjnych przesłankach, a na dowolnej interpretacji faktycznego stanu majątku stałego, nie mogły być przez Komisję uwzględnione.-

T a b l i c a I. FUNDUSZ AMORTYZACYJNY.

Rozwój amortyzacji:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	Razem
Amortyzacja normalna	935	1.288	1.397	1.373	1.715	1.918	1.613	1.352	11.591
Amortyzacja bilansowa	935	1.279	1.387	1.362	1.704	1.893	1.587	1.352	11.499
Wysokość niedostatecznej Amortyzacji	-	9	10	11	11	25	26	-	92

Rozwój Funduszu Amortyzacyjnego.	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	Razem
Pozostało na Ultimo roku poprzedniego	-	935	2.214	3.498	4.451	5.833	7.533	8.422	935
Przybyło	935	1.279	1.387	1.362	1.704	1.893	1.587	1.352	10.564
R a z e m	935	2.214	3.601	4.860	6.155	7.726	9.120	9.774	11.499
Ubyło z tyt.odpisu na całkowite zużycie	-	-	103	409	322	193	698	3.163	4.888
Pozostaje w bilansach	935	2.214	3.498	4.451	5.833	7.533	8.422	6.611	6.611

Tablica wykazuje wysokość niedostatecznej amortyzacji w kwocie zł 92.000 oraz rozwój Funduszu Amortyzacyjnego, który w roku 1936 wynosi kwotę zł 6.611.000.-

Tablica II. MAJĄTEK STAŁY.

Rozwój Majątku Stałego:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	Razem
Pozostało na Ultimo roku poprzedniego	-	3.517	4.450	4.948	6.403	7.572	9.911	12.445	
Przybyło w roku sprawozdawczym	-	933	601	1.864	1.491	2.532	3.232	693	11.346
Razem	3.517	4.450	5.051	6.812	7.894	10.104	13.143	13.138	
Ubyło z tyt.zupełnego zużycia	-	-	103	409	322	193	698	3.163	4.888
Ubyło z tyt.przekaz. Sk.Państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pozostaje w/g bilansu anal.	3.517	4.450	4.948	6.403	7.572	9.911	12.445	9.975	6.458
Mniej Fundusz Amortyzac.	935	2.214	3.498	4.451	5.833	7.533	8.422	6.611	5.676
Majątek Stały Netto	2.582	2.236	1.450	1.952	1.739	2.378	4.023	3.364	+ 782

Tablica wykazuje rozwój Majątku Stałego, który w końcu roku 1936 wynosi /po potrąceniu zużycia/

	zł	9.975.000
Mniej wyżej wymieniony w tabl.I Fundusz Amortyzacyjny	zł	6.611.000
przedstawia się w sumie	zł	3.364.000
wykazując przyrost /3.364 - 2.582/	zł	782.000

T a b l i c a III.

MAJĄTEK PŁYNNY.

Rozwój Majątku Płynnego:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	Różnica
1. Kasa, banki, weksle, papiery i akcje	2.303	2.657	3.286	4.589	5.776	5.716	4.534	4.348	+ 2.045
2. Zapasy fabr., półfabr. i surowce	803	772	1.027	916	1.103	1.584	1.623	2.011	+ 1.208
3. Dłużnicy:									
a/ Inst.Państw./M.K./	289	-	-	762	483	28	89	557	+ 268
b/ zaległości na udz. M.K.	2.400	2.400	2.400	1.163	402	402	562	-	
c/ różni	137	656	979	664	812	657	648	1.994	- 655
3a. "Fotolot"	-	93	47	59	337	460	641	-	
4. Sumy Przechodnie	112	44	33	50	33	10	16		
Wartość Majątku Płynnego	6.044	6.622	7.772	8.203	8.946	8.857	8.113	8.910	+ 2.866

Tablica zawiera dane, wykazujące rozwój Majątku Płynnego, który na Ultimo 1929 r.

wynosi zł 6.044.000

wzrastając w roku 1936 do sumy zł 8.910.000

dając przyrost Majątku zł 2.866.000

"Lot"

Tablica IV. KAPITAŁY WŁASNE.

Rozwój Kapitałów Własnych:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	+ – Różnica
Kapitały Własne:									
a/ Skarbu Państwa /M.Kom./	7.200	7.200	7.200	7.200	6.880	6.880	6.880	6.880	– 320
b/ Samorządów	800	800	800	800	1.120	1.120	1.120	1.120	+ 320
Razem	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	–
c/ Różne rezerwy	248	300	768	1.281	1.959	2.454	2.502	2.950	+ 2.702
Razem	8.248	8.300	8.768	9.281	9.959	10.454	10.502	10.950	+ 2.702
Plus zyski operac. z lat ubiegłych	–	–	6	–	–	–	–	–	
Plus zyski z roku sprawozdawczego	29	186	25	365	131	152	341	–	– 29
Stan Kapitałów Własnych	8.277	8.486	8.799	9.646	10.090	10.606	10.843	10.950	+ 2.673

Tablica wykazuje rozwój Kapitałów Własnych,

które w roku 1929 wynoszą Netto zł 8.277.000

" " " 1936 " " zł 10.950.000

Dając przyrost w sumie zł 2.673.000

"Lot"

Tablica V.

KAPITAŁY OBCE.

Rozwój Kapitałów Obcych:	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	+ - Różnica
a/ Zobowiązania względem Skarbu Państwa	-	-	-	-	-	-	15	-	
b/ Różni wierzyciele	349	372	423	509	595	629	1.278	1.324	+ 975
Razem	349	372	423	509	595	629	1.293	1.324	+ 975.

Tablica wykazuje Kapitały Obce w roku 1929	zł	349.000
" " " " " " 1936	zł	1.324.000
Czyli przyrost wynosi	zł	975.000

T a b l i c a VI.

DOTACJE.

Rozwój dotacyj Skarbu Państwa:	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	Razem
Otrzymano od Skarbu Państwa /Ministerstwo Komunikacji/	4.310	4.566	4.860	5.312	5.603	5.879	5.828	5.633	41.991

Otrzymane przez "Lot" od Skarbu Państwa dotacje, które za okres 1929 - 1936 wyniosły 41.991,000 odnoszone były na r-k Strat i Zysków w celu pokrycia kosztów eksploatacyjnych. Taki stan rzeczy pozwalał jednocześnie na wykazywanie w sprawozdaniach rocznych niewielkich zysków. Z ogólnego zestawienia przyrostu pozycyj bilansowych wynika jednak, że na pokrycie kosztów /strat/ zużyto tylko zł 39.289,000 reszta w sumie zł 2.702 wpłynęła /pośrednio/ na powiększenie rezerw, co uwidoczniono na tablicy IV niniejszej analizy.

VII. WYKAZ ZMIAN BILANSOWYCH.

Poniższe zestawienie wykazuje przyrost pozycyj w Aktywach i Pasywach i stanowi jedynie sprawdzian prawidłowości zestawień rachunkowych

W AKTYWACH		W PASYWACH	
a/ Przyrost Majątku Stałego Netto		a/ Przyrost Kapitałów Własnych	
/3.364 - 2.582/ = p.II	782	/10.950 - 8.277/ = p.IV	2.673
b/ Przyrost Majątku Płynnego		b/ Przyrost Kapitałów Obcych	
/8.910 - 6.044/ = p.III	2.866	/1.324 - 349/ = p.V	975
	3.648		3.648

VIII. REKAPITULACJA.

Okres badania 1929 - 1936 r. W tysiącach złotych.

Na podstawie powyższej analizy bilansów przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze "Lot", Sp. z o.o., ustalono następujące wyniki:

I. Fundusze państwowe zaangażowane w przedsiębiorstwie według stanu na dzień 31.XII.1936 r. wynoszą:

UDZIAŁY:

a/ z tyt.udziału w Kap.Zakładow./8000/86%		zł 6.880
b/ " " proporcjonaln.udziału w rezerwach		" 2.537
	Razem	zł 9.417

1. UWAGA: Fundusz Amortyzacyjny przedsiębiorstwa wynosi	zł 6.611	
Niedostateczna amortyzacja	" 92	zł 6.703
2. UWAGA: Proporcjonalna część strat Skarbu Państwa z tytułu niedostatecznej amortyzacji wynosi		zł 79

II. Wyniki finansowe przedsiębiorstwa.

W ciągu badanego okresu przedsiębiorstwo dało straty w sumie	39.289
które częściowo zostały pokryte dotacjami Skarbu Państwa	41.991
Użyto na powiększenie rezerw	2.702

III. Wyniki finansowe dla Skarbu Państwa.

Fundusze Państwowe Netto /łącznie z kredytami/ ulokowane w przedsiębiorstwie wynoszą		9.417
STRATY:		
a/ z tyt.nieopłaconych podatków	925	
b/ " " otrzymanych dotacji	41.991	42.916
Razem		42.916
Mniej		
przyrost rezerw		2.288
Rzeczywiste straty Skarbu Państwa		40.628
Niedostateczna amortyzacja /w tym Skarbu Państwa 79/		92
Koszty Kapitału Skarbu Państwa, zaangażowanego w przedsiębiorstwie w postaci Kapitału Zakładowego w latach 1929 - 1936, w wysokości 6% p.a, wynoszą		2.665

11. STWIERDZENIA I WNIOSKI KOMISJI.

Na podstawie sprawozdania Podkomisji badającej działalność przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze "Lot" Sp.z o.o., sprawozdań i bilansów tegoż przedsiębiorstwa, konferencyj Prezydium Komisji z udziałem delegatów Ministerstwa Komunikacji oraz przedstawicieli przedsiębiorstwa,Komisja stwierdza co następuje:

I. Znaczenie przedsiębiorstwa dla Państwa.

Polskie Linie Lotnicze "Lot" są przedsiębiorstwem o doniosłości ogólno-państwowej w dziedzinie komunikacji, eksploatacja i rozwój linij lotniczych w Polsce, zarówno zresztą, jak i w większości innych państw, podyktowane są przede wszystkim względami natury politycznej, strategicznej i społecznej.

II. Znaczenie przedsiębiorstwa w danej gałęzi produkcji.

1/ Prawie wszędzie na świecie przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej nie pokrywają kosztów własnych eksploatacji i wymagają subwencjonowania ich przez państwo. Nieliczne wyjątki zachodzą tylko tam, gdzie komunikacja lotnicza może ustalać wysokie stawki taryfowe,nie licząc się z konkurencją innych środków przewozowych,wobec np. trudnych warunków terenowych, wielkich odległości i znacznej oszczędności czasu,

osiąganej przy przelocie /światowe linie zamorskie/. Polska jest pod tym względem w sytuacji niekorzystnej, gdyż wszystkie istniejące w niej linie lotnicze muszą się liczyć z konkurencją kolejową, dużą więc stosunkowo deficytowość linij lotniczych w Polsce i konieczność wydatnego subwencjonowania ich przez Państwo należy uznać za zjawisko nieuniknione. Z uwagi na to oraz ze względu na doniosłość państwową komunikacji lotniczej, objęcie przez Państwo eksploatacji linij lotniczych w Polsce trzeba uznać za słuszne.

2/ Przedsiębiorstwo P.L.L. "Lot" jest jedynym polskim przedsiębiorstwem, eksploatującym linie lotnicze w Polsce. Oprócz niego istnieją dwa przedsiębiorstwa zagraniczne, eksploatujące linie międzynarodowe łączące Warszawę z Berlinem /przedsiębiorstwo Deutsche Lufthansa/ i Warszawę z Paryżem /przedsiębiorstwo Air France/.

3/ Jako przedsiębiorstwo wybitnie deficytowe, nie mające na celu osiągnięcia bezpośredniego zysku i wymagające wysokich subwencyj ze strony Skarbu Państwa "Lot" nie może być uważany za przedsiębiorstwo, wywierające ujemny wpływ na przedsiębiorczość prywatną. Uprzywilejowanie "Lotu" w dziedzinie podatkowej jest stosunkowo nieznaczne i wobec braku konkurencji "Lotu" z przedsiębiorczością prywatną nie ma większego znaczenia.

III. Stwierdzenia w dziedzinie gospodarki przedsiębiorstwa.

1/ Działalność przewozowa "Lotu" począwszy od kryzysowego roku 1932 rozwija się pomyślnie, zwłaszcza w roku bieżą-

cym i wyniki finansowe eksploatacji poprawiają się. Jednakże wyniki te są jeszcze znacznie gorsze niż za granicą.

2/ Ogólny poziom taryf przewozowych lotniczych jest w Polsce niższy, niż za granicą i z biegiem czasu obniża się w dalszym ciągu. Równocześnie zaś istnieją znacznie wyższe taryfy na liniach polskich eksploatowanych przez przedsiębiorstwa zagraniczne: Deutsche Lufthansa i Air France, na liniach zagranicznych eksploatowanych przez "Lot" i na linii Warszawa - Poznań - Berlin, eksploatowanej przez "Lot" wspólnie z "Lufthans'ą".

3/ Udział najwięcej dochodowych przewozów poczty jest w Polsce o wiele mniejszy niż za granicą, i zarazem są niższe taryfy na jej przewóz. W ostatnich czasach w Europie istnieje tendencja do skasowania specjalnej dopłaty, pobieranej przez zarządy pocztowe za przewóz poczty samolotami i do przyjęcia zasady, że cała poczta bez różnicy i bez dopłaty powinna być wysyłana takim środkiem komunikacyjnym, który zapewni jaknajszybsze doręczenie jej adresatowi.

4/ Linie zagraniczne, eksploatowane przez "Lot": Wilno - Ryga - Tallinn i Lwów - Bukareszt - Sofia - Saloniki są tak samo jak i linie krajowe, deficytowe. Wysoki zwłaszcza jest deficyt linii Wilno - Ryga - Tallinn. Deficyty te pokrywa wyłącznie Skarb Polski mimo, iż w niektórych koncesjach zagranicznych jest przewidziana możliwość pociągania do pokrywania części tych deficytów również i tych państw, przez które przechodzą linie zagraniczne przedsiębiorstwa.

5/ Lokalne potrzeby naszych większych ośrodków ekonomicznych nigdy nie będą mogły być uwzględnione, jeśli przez te ośrodki przebiegać będą jedynie linie międzynarodowe. Charakter linij międzynarodowych wymaga bowiem połączenia możliwie w najkrótszym czasie dwóch bardzo odległych od siebie centrów, przy czym dla tego połączenia poświęcone być muszą wszystkie potrzeby pośrednich portów.

6/ Tranzyt lotniczy przez Polskę w najważniejszym kierunku zachód - wschód - zupełnie nie istnieje; linie powietrzne do Z.S.S.R. z Niemiec i Czechosłowacji idą drogą okrężną omijając Polskę. Przyciągnięcie tego tranzytu, zwiększając ilość linii lotniczych, ułatwiłoby dostosowanie rozkładów lotów na liniach wewnętrznych do miejscowych potrzeb i wymagań, nie mówiąc już o dodatnim jego wpływie w innych dziedzinach: rozwoju turystyki, konsumcji materiałów pędnych, uiszczania opłat za korzystanie z urządzeń naziemnych, utrzymywanie przedstawicielstw i t.d. Przy prowadzeniu odpowiedniej polityki tranzytowej sytuacja geograficzna Polski i jej warunki terenowe pozwalają przypuszczać, że w przyszłości może ona zająć jedno z przodujących miejsc w światowej komunikacji lotniczej, jako centrum dalekobieżnych szlaków powietrznych.

IV. Wyniki finansowe.

Wyniki finansowe, obliczone według zasad podanych w ogólnej części sprawozdania i oparte na wynikach szczegółowej

analizy bilansowej za okres 1929 - 1935 zawartej w sprawozdaniu Podkomisji - przedstawiają się jak następuje:

A. Wyniki finansowe dla Skarbu Państwa.

1. Fundusze państwowe /łącznie z kredytami/ zaangażowane w przedsiębiorstwie	zł	9.417.000
2. Rzeczywiste straty Skarbu Państwa	zł	40.628.000
3. Koszty kapitału Skarbu Państwa zaangażowanego w przedsiębiorstwie w postaci kapitału zakładowego w latach 1929 - 1936 w wysokości 6% p.a.x/	zł	2.665.000

B. Wyniki finansowe przedsiębiorstwa.

Nadwyżka strat bilansowych /pokryt.dotacjami Skarbu Państwa/	zł	39.289.000
Niedostateczna Amortyzacja /w tym Skarb Państwa 79.000/	zł	92.000

Na podstawie powyższych stwierdzeń, Komisja przedkłada Rządowi następujące

W N I O S K I :

1/ Przedsiębiorstwo Polskie Linie Lotnicze "Lot" ze względu na jego doniosłość ogólno-państwową w dziedzinie komunikacji oraz ze względu na konieczność wydatnego subwencjonowania przez Skarb winno pozostać w rękach Państwa.

---

x/ Ponieważ środki na działalność Państwa jako przedsiębiorcy były czerpane pośrednio lub bezpośrednio z państwowych operacyj kredytowych, których koszt przekraczał z reguły 8% p.a. Komisja stwierdza, że inwestycje te powinny były wykazać rentowność zbliżoną do kosztów obsługi długów państwowych, pokrywanych z części budżetu "Długi państwowe" z ogólnych dochodów Skarbu. Komisja jednak przyjęła tylko 6% p.a. jako oprocentowanie zaangażowanych w przedsiębiorstwie pieniędzy skarbowych.

2/ Należy zbadać szczegółowo kwestię wysokości taryf przewozowych celem określenia najracjonalniejszego ich poziomu, mając przy tym na uwadze, że podróżujący samolotami winni być podzieleni na dwie kategorie: podróżujących stale lub często i podróżujących przygodnie; wobec czego byłoby korzystne dla rozwoju przewozu, aby pierwsi mogli posiadać w stosunku do drugich pewne przywileje w postaci tańszych biletów abonamentowych na określoną liczbę przejazdów, na określoną ilość kilometrów lub na określony czas.

3/ Należy poddać rewizji stawki "Lotu" za przewóz poczty, które od lipca 1935 r. zostały znacznie obniżone, przyjmując równocześnie zasadę, aby poczta bez różnicy i bez dopłaty była wysyłana takim środkiem komunikacji, który zapewni jej najszybsze doręczenie adresatowi.

4/ Byłoby wskazanym przyciągnąć do pokrywania części deficytów te państwa, przez które przechodzą linie zagraniczne przedsiębiorstwa.

5/ Ruch międzynarodowy i krajowy winny być pomiędzy sobą rozgraniczone. Wobec tego dla ruchu lokalnego trzeba przewidywać linie specjalne, przy czym, by zaspokoić minimum potrzeb dwóch ośrodków, należy brać pod uwagę co najmniej dwukrotne połączenie ich w dwóch kierunkach - jedno rano, a drugie wieczorem. Dla ruchu zaś międzynarodowego należy wprowadzić loty nocne, gdyż tylko wtedy będzie można osiągnąć rzeczywistą oszczędność na czasie w porównaniu z komunikacją kolejową.

6/ Należy dążyć do przyciągnięcia międzynarodowego tranzytu lotniczego przez Polskę. Dlatego trzeba zawczasu poczynić odpowiednie inwestycje, zaopatrując nasze lotniska leżące na zasadniczych liniach w nowoczesny sprzęt portowy. Poza tym przynajmniej dwa główne szlaki lotnicze, przechodzące przez Polskę, - jeden w kierunku z zachodu na wschód, a drugi z północy na południe, powinny posiadać oświetlenie, umożliwiające wykonywanie przelotów nocnych, gdyż na wielkich liniach międzynarodowych noc nie powinna przedstawiać przeszkody dla ruchu.

I. LOTY ROZKŁADOWE I POZAROZKŁADOWE.

Rok	Wykonano lotów					Przeleciano kilometrów					Srednia długość jednego lotu		
	rozkładowych	pozarozkładowego	Ogółem	Stosunek % lotów rozkładowych	Stosunek % lotów pozarozkładowych	Według rozkładu	Poza rozkładem	Ogółem	Stosunek % według rozkładu	Stosunek % poza rozkładem	rozkładowego	pozarozkładowego	W ogóle
	średnio dziennie					średnio dziennie					średnio dziennie		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
			1 + 2	/1:3/100	/2:3/100			6 + 7	/6:8/100	/7:8/100	6 : 1	7 : 2	8 : 3
1929	12,9	5,1	18,0	71,8	28,2	3.442	99	3.541	97,2	2,8	265,8	19,5	196,3
1930	14,4	2,2	16,6	86,5	13,5	3.243	300	3.543	91,5	8,5	226,0	134,5	213,7
1931	13,9	2,3	16,2	85,9	14,1	3.363	367	3.730	90,2	9,8	242,3	161,5	230,9
1932	12,5	2,5	15,0	83,5	16,5	2.950	331	3.281	89,9	10,1	236,3	133,9	219,4
1933	13,5	3,0	16,5	82,1	17,9	3.660	270	3.930	93,1	6,9	270,7	91,4	238,6
1934	13,0	5,6	18,6	69,6	30,4	3.632	690	4.322	84,0	16,0	280,4	121,9	232,2
1935	12,5	6,1	18,6	67,1	32,9	3.740	810	4.550	82,2	17,8	298,9	132,0	244,0
Srednio na okres 1929-1935	13,2	3,8	17,0	77,6	22,4	3.434	410	3.844	89,3	10,7	260,2	107,9	226,1
I półrocze 1936 r.	13,1	10,3	23,4	56,0	44,0	3.844	813	4.657	82,5	17,5	293,4	78,9	199,0

II LOTY ROZKŁADOWE

Rok	Wykonano lotów rozkładowych (średnio dziennie)	Przeleciano kilometrów (średnio dziennie)	Srednia długość jednego lotu rozkładowego. kilometrów	% regularności	Oferowano tonnokilometrów: Srednio dziennie	Oferowano tonnokilometrów: Na 1 km. rozkładowy.	Wykorzystano tonnokilometrów: Srednio dziennie	Wykorzystano tonnokilometrów: Na 1 km. rozkładowy.	% wykorzystania
	14	15	16	17	18	19	20	21	22
			6 : 1			18 : 14		20 : 14	/20 : 18/ 100
1929	12,9	3.442	265,8	95,5	1.728	0,50	901	0,26	52,2
1930	14,4	3.243	226,0	94,9	1.940	0,60	890	0,27	45,9
1931	13,9	3.363	242,3	94,0	2.228	0,66	951	0,28	42,7
1932	12,5	2,950	236,3	95,0	1.919	0,65	765	0,26	39,9
1933	13,5	3,660	270,7	97,2	2,579	0,70	1.041	0,28	40,4
1934	13,0	3.632	280,4	95,9	2.879	0,79	1.244	0,34	43,2
1935	12,5	3.740	298,9	97,2	3.416	0,91	1.444	0,39	42,3
Srednio za okres 1929 - 1935	13,2	3.433	260,2	95,7	2.384	0,69	1.034	0,30	43,4
I półrocze	13,1	3,844	293,4	98,9	4.242	1,10	2.019	0,53	47,6

Załącznik 3

III. PRZEWOZY W LOTACH ROZKŁADOWYCH.

	Pasażerowie		Bagaż	Towary	Gazety	Poczta	Ogółem	% tonokilometrów					Przeciętny przebieg						Przeciętna ilość w 1 locie rozkładowym						
	Pasażero-km.	tonokilometrów						Pasażer.	Bagaż	Towar.	Gazet	Poczta	Pasażer.	Bagaż	Towar	Gazet	Poczta	Ogółem	Pasażerowie		Bagaż	Towar	Gazet	Poczty	Ogółem
	średnio dziennie												kilometrów						Osób	kilometrów					
	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
							24+25+26+27+28	/24:29/x100	/25:29/x100	/26:29/x100	/27:29/x100	/28-29/x100							23:14	/24:14/x1000	/25:14/x1000	/26:14/x1000	/27:14/x1000	/28:14/x1000	/29:14/x1000 =42+43+44+45+46
1929	9.566	674	75	118	11	23	901	74,8	8,3	13,1	1,3	2,5	-	-	-	-	-	-	2,8	195,9	21,7	34,3	3,3	6,6	261,8
1930	8.095	603	75	160	26	26	890	67,7	8,4	18,0	2,9	3,0	-	-	-	-	-	-	2,5	185,8	23,2	49,4	8,0	8,1	274,5
1931	9.233	687	96	133	11	24	951	72,3	10,1	14,0	1,1	2,5	310	350	324	295	382	318	2,7	204,3	28,5	39,6	3,2	7,1	282,7
1932	7.115	526	80	133	10	16	765	68,7	10,4	17,5	1,3	2,1	320	354	340	272	426	326	2,4	178,3	27,0	45,3	3,3	5,5	259,4
1933	10.234	765	114	133	13	16	1.041	73,4	11,0	12,8	1,2	1,6	349	381	373	286	557	356	2,8	209,0	31,2	36,4	3,5	4,5	284,6
1934	12.303	920	144	141	15	24	1.244	74,0	11,6	11,3	1,2	1,9	354	398	424	283	664	369	3,4	253,4	39,7	38,7	4,0	6,6	342,4
1935	14.927	1.090	159	141	33	21	1.444	75,5	11,0	9,8	2,3	1,4	354	397	462	315	629	367	4,0	291,5	42,5	37,8	8,8	5,6	386,2
Srednio za okres 1929-1935	10.211	752	106	137	17	22	1.034	72,7	10,3	13,3	1,6	2,1	337	376	385	290	532	347	3,0	219,1	30,9	39,9	4,9	6,4	301,2
I półrocze	20.609	1.520	202	220	52	25	2.019	75,3	10,0	10,9	2,6	1,2	342	390	407	291	568	352	5,4	395,4	52,6	57,2	13,5	6,5	525,2

IV. WPŁYW Z PRZEWOZÓW W LOTACH ROZKŁADOWYCH

Rok	Wpływy z przewozu						% wpływów z przewozu					Wpływ z jednostki przewozu					
	Pasażer	Bagaż	Towar	Gazet	Poczty	Ogółem	Pasażer	Bagaż	Towar	Gazet	Poczty	Pasażer		Bagaż	Towar	Gazet	Poczty
												Pasażer km.	tenokilometr				
	złotych średnio dziennie											złotych					
	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64
							/48:53/ x 100	/49:53/ x 100	/50:53/ x 100	/51:53/ x 100	/52:53/ x 100	/48:23/	/48:24/	/49:25/	/50:26/	/51:27/	/52:28/
1929	1.325	34	165	9	52	1.585	83,5	2,2	10,4	0,6	3,3	0,14	1,96	0,46	1,40	0,79	2,28
1930	1.037	26	299	18	62	1.442	71,9	1,8	20,8	1,2	4,3	0,13	1,72	0,34	1,87	0,71	2,35
1931	1.071	29	298	7	67	1.472	72,7	2,0	20,2	0,5	4,6	0,12	1,56	0,31	2,24	0,60	2,82
1932	896	31	174	18	30	1.149	77,9	2,7	15,2	1,6	2,6	0,13	1,70	0,39	1,30	1,88	1,86
1933	995	33	137	21	41	1.227	81,1	2,7	11,1	1,7	3,4	0,10	1,30	0,29	1,03	1,65	2,49
1934	1.250	44	124	19	72	1.509	82,9	2,9	8,2	1,3	4,7	0,10	1,36	0,30	0,88	1,34	2,99
1935	1.479	44	130	41	97	1.791	82,6	2,4	7,3	2,3	5,4	0,10	1,36	0,28	0,32	1,23	4,65
Średnio za okres 1929 - 1935	1.151	34	190	19	60	1.454	79,2	2,3	13,1	1,3	4,1	0,11	1,53	0,32	1,39	1,12	2,73
I półrocze 1936	2.147	48	238	63	90	2.586	83,0	1,9	9,2	2,4	3,5	0,10	1,41	0,24	1,08	1,21	3,60

Rok	lotu			% bezpłatnych przewozów						Wpływ z płatnej jednostki przewozu						
	Ogółem			Pasażer	Bagaż	Towar	Gazet	Poczty	Ogółem	Pasażer	Bagaż	Towar	Gazety	Poczta	Ogółem	
	na 1 km rozkład.	z tonokm. oferowan.	z tonokm. wykonanego							Pasażerokilometr	tonokilometr					
										złotych						
	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
	/53:24/	/53:18/	/53:20/							59/(100-r.68)	60/(100-68)	61/(100-69)	62/(100-70)	63/(100-71)	64/(100-72)	67/(100-73)
1929	0,46	0,92	1,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1930	0,44	0,74	1,62	5,1	62,0	5,8	-	3,2	9,8	0,14	1,81	0,89	1,99	0,71	2,43	1,80
1931	0,43	0,66	1,55	11,7	83,4	10,2	-	6,2	18,3	0,14	1,77	1,87	2,49	0,60	3,01	1,90
1932	0,38	0,60	1,50	9,7	84,3	16,0	-	11,1	17,8	0,14	1,88	2,48	1,54	1,88	2,09	1,82
1933	0,33	0,48	1,18	6,0	84,4	21,5	-	15,7	15,9	0,11	1,38	1,86	1,31	1,65	2,95	1,40
1934	0,42	0,52	1,21	12,5	79,9	28,8	-	9,9	21,5	0,11	1,55	1,50	1,24	1,34	3,31	1,54
1935	0,48	0,52	1,24	13,8	81,1	30,8	-	3,3	22,4	0,12	1,58	1,46	1,33	1,23	4,81	1,60
Średnio za okres 1929 - 1935	0,42	0,61	1,41	9,8	79,2	18,9	-	8,2	17,6	0,12	1,70	1,54	1,71	1,12	2,97	1,71
I półrocze 1936	0,67	0,61	1,28	4,6	84,2	15,0	-	2,5	12,6	0,10	1,48	1,52	1,27	1,21	3,69	1,46

V. PRZELOTY I WPŁYWY W POSZCZEGÓLNYCH PORACH ROKU.

Rok	Przeloty							Wpływy							Wpływ na 1 kilometr.						
	Przeciętny roczny	Miesiące letnie maj - wrzesień	Miesiące przejśc, kwiecień i październik	Miesiące zimowe listopad - marzec	Stosunek % do przeciętnego wpływu: Miesiące letnie maj -	Miesiące przejśc. kwiecień	Miesiące zimowe listopad	Przeciętny roczny	Miesiące letnie: maj wrzesień	Miesiące przejść kwiecień - i paźdz	Miesiące zimowe listopad - marzec	Stosunek % do przeciętnego wpływu: Miesiące letnie maj	Miesiące przejśc. kwiecień	Miesiące zimowe listopad	Przeciętny roczny	Mies. letnie maj - wrzesień	Mies. przejść kwiecień - i paźdz,	Mies. zimowe listopad marzec	Stosunek % do przeciętnego wpływu: Miesiące letnie maj - wrzesień	Miesiące przejśc. kwiecień i paźdz.	Miesiące zimowe listopad - marzec
	kilometrów średnio na dzień.							złotych średnio dziennie.							Złotych						
	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101
					/82:81/ x 100	/83:81/ x 100	/84:81/ x 100					/89:88/ x 100	/90:88/ x 100	/91:88/ x 100					/96:95/ x 100	/97:95/ x 100	/98:95/ x 100
1929	3.442	4.539	3.373	2.358	131,9	98,0	68,5	1.585	2.578	1.401	654	162,6	88,4	41,3	0,46	0,57	0,42	0,28	123,9	91,3	60,9
1930.	3.243	3.569	3.425	2.839	110,1	105,6	87,5	1.442	2.008	1.358	902	139,3	94,2	62,6	0,44	0,56	0,40	0,32	127,3	90,9	72,7
1931	3.363	4.201	3.044	2.643	124,9	90,5	78,6	1.472	1.978	1.279	1.037	134,4	86,9	70,4	0,43	0,47	0,42	0,39	109,3	97,7	90,7
1932	2.950	4.465	2.154	1.744	151,4	73,0	59,1	1.149	2.031	737	428	176,8	64,1	37,2	0,32	0,45	0,34	0,20	118,4	89,5	52,6
1933	3.660	5.484	3.143	2.020	149,8	85,9	55,2	1.227	2.111	1.005	422	172,0	81,9	34,4	0,33	0,38	0,32	0,21	115,2	97,0	63,6
1934	3.632	5.101	3.448	2.218	140,4	94,9	61,1	1.509	2.473	1.301	615	163,9	86,2	40,8	0,42	0,48	0,38	0,28	114,3	90,5	66,7
1935	3.740	5.412	3.957	1.958	144,7	105,8	52,4	1.791	2.952	1.582	698	164,8	88,3	39,0	0,48	0,55	0,40	0,36	114,6	83,3	75,0
Średnio za okres 1929 - 1935	3.433	4.682	3.221	2.254	136,4	93,8	65,7	1.454	2.304	1.238	679	158,5	85,1	46,7	0,42	0,49	0,38	0,30	116,7	90,5	71,4

"Lot"

Załącznik 6.

VI. WYNIKI EKSPLOATACJI POSZCZEGÓLNYCH LINII W ROKU 1935.

L i n i e	% regularności	Wykonano lotów		Przeleciano km.		Oferowano ton		Wykorzystano ton		% wykorzystania	W p ł y w			
		ilość	% od ogólnej ilości	na 1 lot	% od ogólnej ilości	na 1 km.	% od ogólnej sumy	na 1 km.	% od ogólnej sumy		na 1 km.	na 1 tkm. oferowany	na 1 tkm. wykorzystany	% od ogólnej sumy
	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
Warszawa - Gdynia	99,3	199	8,7	332,4	9,7	0,80	8,5	0,38	9,4	46,4	0,56	0,69	1,48	11,1
Berlin - Poznań	97,2	138	6,0	233,2	4,7	1,18	6,0	0,27	3,3	23,4	0,69	0,58	2,50	6,7
Warszawa- Poznań	97,7	130	5,6	281,7	5,4	1,10	6,4	0,45	6,2	41,0	0,64	0,58	1,42	7,1
Warszawa - Katowice	95,9	338	14,8	255,8	12,7	0,65	9,1	0,28	8,8	41,3	0,30	0,46	1,12	7,9
Warszawa - Kraków	97,8	347	15,2	243,2	12,4	1,02	13,8	0,46	14,6	44,8	0,56	0,55	1,23	14,6
Kraków - Brno	100,0	27	1,2	260,7	1,0	0,93	1,0	0,33	0,9	35,3	0,44	0,47	1,33	0,9
Brno - Wiedeń	100,0	27	1,2	126,1	0,4	1,01	0,6	0,33	0,4	32,0	0,49	0,48	1,49	0,5
Warszawa - Lwów	98,1	330	14,4	336,1	16,2	0,91	16,2	0,52	21,7	56,5	0,54	0,59	1,04	18,3
Lwów - Czerniowce	97,6	99	4,4	221,7	3,2	1,11	3,9	0,38	3,1	33,7	0,37	0,33	0,98	2,5
Czerniowce-Bukareszt	97,6	99	4,4	467,7	6,8	0,74	5,5	0,45	7,8	60,5	0,35	0,48	0,79	5,0
Bukareszt - Sofia	95,3	101	4,4	315,8	4,7	1,04	5,3	0,51	6,1	48,2	1,00	0,97	2,00	9,8
Sofia - Saloniki	95,7	100	4,4	260,2	3,8	1,14	4,8	0,29	2,8	25,7	0,78	0,69	2,66	6,2
Warszawa - Wilno	99,0	208	9,0	395,5	12,0	0,87	11,4	0,33	10,1	37,2	0,24	0,28	0,75	6,1
Wilno - Ryga	100,0	80	3,6	375,3	4,4	0,93	4,5	0,28	3,1	29,4	0,21	0,22	0,74	1,8
Ryga - Tallinn	99,2	63	2,7	279,6	2,6	1,08	3,0	0,25	1,7	23,2	0,29	0,27	1,14	1,5
Średnio na wszystkich liniach	97,7	152	100	298,9	100,0	0,91	100,0	0,39	100,0	42,3	0,48	0,52	1,24	100,0

VII. WYNIKI EKSPLOATACJI POSZCZEGÓLNYCH LINII W RÓŻNYCH KIERUNKACH w 1935 r.

Linie i kierunki	% regularności	Wykonano lotów	Przeleciano km. na 1 lot	Oferowano ton na 1 km.	Wykorzystano ton na 1 km.	% wykorzystania	Wpływ: Na 1 km.	Wpływ: Na 1 tkm. oferowany	Wpływ: Na 1 tkm. wykorzystany
	116	117	118	119	120	121	122	123	124
Warszawa - Gdynia	99,5	200	332,4	0,80	0,43	53,0	0,57	0,70	1,33
Gdynia - Warszawa	99,0	197	332,4	0,80	0,32	39,8	0,54	0,68	1,70
Berlin - Poznań	97,2	138	233,2	1,18	0,33	28,3	0,85	0,72	2,54
Poznań - Berlin	97,2	137	233,2	1,18	0,21	18,3	0,52	0,44	2,42
Warszawa - Poznań	97,7	130	281,7	1,10	0,38	35,0	0,53	0,48	1,37
Poznań - Warszawa	97,7	129	281,7	1,10	0,51	46,9	0,75	0,68	1,46
Warszawa - Katowice	94,6	334	255,8	0,65	0,31	44,1	0,33	0,50	1,14
Katowice - Warszawa	97,2	342	255,8	0,65	0,25	38,4	0,27	0,42	1,09
Warszawa - Kraków	97,5	347	243,2	1,02	0,44	43,1	0,55	0,54	1,26
Kraków - Warszawa	98,0	347	243,2	1,02	0,47	46,5	0,57	0,56	1,20
Kraków - Brno	100,0	27	260,7	0,93	0,23	24,8	0,30	0,32	1,29
Brno - Kraków	100,0	27	260,7	0,93	0,43	45,8	0,57	0,62	1,35
Brno - Wiedeń	100,0	27	126,1	1,01	0,22	21,8	0,31	0,31	1,41
Wiedeń - Brno	100,0	27	126,1	1,01	0,43	42,2	0,66	0,65	1,54
Warszawa - Lwów	97,6	329	336,1	0,91	0,50	55,4	0,53	0,58	1,05
Lwów - Warszawa	98,5	331	336,1	0,91	0,53	57,6	0,54	0,60	1,03
Lwów - Czerniowce	97,1	99	221,7	1,11	0,33	29,3	0,32	0,29	0,98
Czerniowce - Lwów	98,0	99	221,7	1,11	0,42	38,0	0,41	0,37	0,98
Czerniowce - Bukareszt	97,1	99	467,7	0,74	0,41	55,1	0,35	0,48	0,87
Bukareszt - Czerniowce	98,0	99	467,7	0,74	0,48	65,8	0,35	0,48	0,73
Bukareszt - Sofia	96,2	102	315,8	1,04	0,48	45,8	1,06	1,02	2,23
Sofia - Bukareszt	94,3	100	315,8	1,04	0,53	50,6	0,94	0,91	1,79
Sofia - Saloniki	95,2	99	260,2	1,14	0,31	27,6	0,96	0,84	3,04
Saloniki - Sofia	96,2	100	260,2	1,14	0,27	23,7	0,60	0,53	2,23
Warszawa - Wilno	99,0	208	395,5	0,87	0,32	36,8	0,24	0,28	0,76
Wilno - Warszawa	99,0	208	395,5	0,87	0,33	37,5	0,24	0,28	0,73
Wilno - Ryga	100,0	80	375,3	0,93	0,25	26,6	0,20	0,21	0,80
Ryga - Wilno	100,0	80	375,3	0,93	0,30	32,2	0,21	0,22	0,69
Ryga - Tallinn	98,4	62	279,6	1,08	0,23	21,5	0,26	0,24	1,12
Tallinn - Ryga	100,0	63	279,6	1,08	0,27	24,9	0,31	0,29	1,16
Średnia na wszystkich liniach	97,7	304	298,9	0,91	0,39	42,3	0,48	0,52	1,24

VIII. OGÓLNE WPŁYWY I KOSZTY

	Wpływy			Koszty			Nadwyżka	Z nadwyżki wpływów		% pokrycia przez wpływy własne	
	Własne bez subwencji	Subwencje	Ogółem	Bez odpisów na amortyz. i kapitał rezerwowy	Odpisy na amortyzację	Ogółem	wpływów nad kosztami	Odliczono na kapitał rezerwowy	Zaliczono jako zysk	Koszty bez amortyzacji	Koszty z amortyzacją
	Złotych										
	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135
			125 + 126			128 + 129				/125:128/ x 100	/125:130/ x 100
1929	741.756	4.310.296	5.052.052	3.942.802	935.237	4.878.039	174.013	144.701	29.312	18,8	15,2
1930	984.217	4.565.783	5.550.000	4.115.840	1.278.679	5.394.519	155.481	149.216	6.265	23,9	18,2
1931	1.082.211	4.860.000	5.942.211	4.353.446	1.387.141	5.740.587	201.624	176.397	25.227	24,9	18,9
1932	769.145	5,312.286	6.081.431	4.130.678	1.362.170	5.492.848	588.583	224.059	364.524	18,6	14,0
1933	897.395	5.603.214	6.500.609	4.442.202	1.704.399	6.146.601	354.008	223.039	130.969	20,2	14,6
1934	1.164.968	5.879.334	7.044.302	4.747.157	1.893.026	6.640.183	404.119	252.412	151.707	24,5	17,5
1935	1.328.794	5.827.774	7.156.568	5.014.085	1.587.513	6.601.598	554.970	214.248	340.722	26,5	20,1
Średnio za okres 1929 - - 1935	995.498	5.194.098	6.189.596	4.392.316	1.449.738	5.842.054	347.543	197.725	149.818	22,7	17,0

	Na 1 km. rozkładowy					
	Wpływ			Koszt		
	Własny bez subwencji	Subwenc.	Ogółem	Bez odp. na amortyzację i kapitał rezerwowy	Odpisy na amortyzację	Ogółem
	Złotych					
	136	137	138	139	140	141
	125:14	126:14	127:14= 136+137	128:14	129:14	130:14= 139+140
1929	0,59	3,43	4,02	3,14	0,74	3,88
1930	0,83	3,86	4,69	3,48	1,08	4,56
1931	0,88	3,96	4,84	3,55	1,13	4,68
1932	0,71	4,92	5,63	3,83	1,26	5,09
1933	0,67	4,20	4,87	3,33	1,27	4,60
1934	0,88	4,43	5,31	3,58	1,43	5,01
1935	0,97	4,27	5,24	3,67	1,16	4,83
Średnio za okres 1929 - - 1935	0,80	4,14	4,94	3,50	1,16	4,66

	Na 1 tonokilometr oferowany					
	Wpływ			Koszt		
	Własny bez subwencji	Subwenc.	Ogółem	Bez odp. na amortyzację i kapitał rezerwowy	Odpisy na amortyzację	Ogółem
	Złotych					
	142	143	144	145	146	147
	125:18	126:18	127:18= 142+143	128:18	129:18	130:18= 145+146
1929	1,18	6,83	8,01	6,25	1,48	7,73
1930	1,39	6,45	7,84	5,81	1,81	7,62
1931	1,33	5,98	7,31	5,35	1,71	7,06
1932	1,09	7,57	8,66	5,88	1,94	7,82
1933	0,95	5,95	6,90	4,72	1,81	6,53
1934	1,11	5,59	6,70	4,52	1,80	6,32
1935	1,07	4,67	5,74	4,02	1,27	5,29
Średnio za okres 1929 - - 1935	1,14	5,97	7,11	5,05	1,66	6,71

	Na 1 tonokilometr wykorzystany					
	Wpływ			Koszt		
	Własny bez subwencji	Subwenc.	Ogółem	Bez odp. na amortyzację i kapitał rezerwowy	Odpisy na amortyzację	Ogółem
	Złotych					
	148	149	150	151	152	153
	125:20	126:20	127:20= 148+149	128:20	129:20	130:20= 151+152
1929	2,26	13,10	15,36	11,99	2,84	14,83
1930	3,03	14,05	17,08	12,67	3,93	16,60
1931	3,12	14,01	17,13	12,54	4,00	16,54
1932	2,75	18,96	21,71	14,75	4,86	19,61
1933	2,05	11,90	13,95	11,69	4,48	16,17
1934	2,57	12,95	15,52	10,46	4,17	14,63
1935	2,52	11,05	13,57	9,51	3,01	12,52
Średnio za okres 1929 - - 1935	2,64	13,76	16,40	11,64	3,84	15,48

IX. WYDATKI MINISTERSTWA KOMUNIKACJI ZWIĄZANE Z KOMUNIKACJĄ LOTNICZĄ

R o k	Wydatki osobowe i biurowe	Remont i konserwacja lotnisk	Meteorologia	Nadzór techniczny nad eksploatacją i budową samolotów	Inwestycje	O g ó ł e m
z ł o t y c h						
	154	155	156	157	158	159
1929/30 od 1.1.1929 do 31.3.1930	157.310	104.125	30.338	63.554	5.115.455	5.470.782
1930/31 od 1.4.1930 do 31.3.1931	191.058	331.707	138.281	67.450	3.830.609	4.559.105
1931/32 od 1.4.1931 do 31.3.1932	169.319	148.377	131.551	40.080	2.655.530	3.144.857
1932 od 1.4.1932 do 31.12.1932	145.267	197.494	83.421	36.848	1.530.050	1.993.080
1933	234.229	164.200	105.746	67.118	2.135.789	2.707.082
1934	512.739	117.458	34.209	62.001	2.079.886	2.806.293
1935	632.684	197.576	52.194	61.276	1.874.265	2.817.995
Srednio za okres 1929 - 1935	291.801	180.134	82.249	56.903	2.745.941	3.357.028

KOMISJA DO ZBADANIA GOSPODARKI PRZEDSIĘBIORSTW PAŃSTWOWYCH

SPRAWOZDANIE

ze zbadania przedsiębiorstwa

Polskie Biuro Podróży "Orbis" Ska z o.o.

SPIS RZECZY:

1/ Materiały informacyjne statystyczne i sprawozdanie otrzymane od Orbisu.

2/ Sprawozdania Najwyższej Izby Kontroli Państwa.

3/ Konferencje z Ministerstwem Komunikacji.

4/ Konferencje z Dyrekcją Orbisu.

5/ Zwiedzenie Oddziałów Orbisu w Paryżu, Lille i Brukseli i konferencje na miejscu z kierownikami tych Oddziałów

6/ Konferencje i wywiady z innymi organizacjami podróżniczymi w Polsce: Wagons-Lits Cook, Francopol, Liga Popierania Turystyki.

7/ Sprawozdania z działalności turystycznej Biura Podróży Wagons-Lits-Cook

8/ Sprawozdania z działalności Ligi Popierania Turystyki.

9/ Wywiad z b.właścicielem i dyrektorem Orbisu p.Eugeniuszem Wilczkiem.

10/ Wydawnictwa:

a/ Sprawozdanie Komisji Międzyministerialnej do zbadania zagadnień turystycznych 1928 -1931.

b/ H.Mianowski - Znaczenie gospodarcze ruchu turystyczno-uzdrowiskowego w Polsce. Kraków, 1934.

c/ M.Fularski - Zagadnienie ruchu turystycznego, Warszawa 1935

d/ M.Fularski - Turystyka jako dział gospodarki narodowej, Warszawa 1935.

e/ T.Dziekoński.Biuro podróży w zarysie historycznym i organizacyjnym, Warszawa 1935.

W S T Ę P .

Wyniki przeprowadzonego przez Komisję zbadania przedsiębiorstwa państwowego Polskie Biuro Podróży "Orbis" ujęła Komisja w dziesięciu rozdziałach. Na początku Komisja podaje skrócony zarys historyczny powstania i rozwoju biura podróży w Europie i Ameryce i charakterystykę pojęcia "narodowego biura podróży". Przechodząc do Orbisu przytoczyła Komisja krótką historję jego powstania i dalszych losów aż do ostatnich czasów. Następnie Komisja zamieściła możliwie szczegółowe dane o obecnej organizacji Orbisu, wskazując ilość i wynagrodzenie personelu, zatrudnionego w poszczególnych działach jego pracy. Dalej przeszła do rozważenia działalności Orbisu, dzieląc ją na dwa okresy - gospodarki prywatnej i gospodarki państwowej - zatrzymując się więcej szczegółowo na działalności w ostatnim roku sprawozdawczym 1935 - oraz na działalności Oddziałów Orbisu. Komisja wskazała równocześnie, jakie ulgi i przywileje otrzymał Orbis przy przejściu z rąk prywatnych do rąk Państwa i jaki wpływ wywarły one na dalszą gospodarkę Orbisu. W dalszym ciągu zaznaczyła stosunek Orbisu do innych organizacji podróżniczych w Polsce i wreszcie przytoczyła program Orbisu na najbliższą przyszłość.

Taka jest treść pierwszych 7-miu rozdziałów. Rozdział ó s m y zawiera streszczenie wyników badania, szczegółowo rozwiązanych w poprzednich rozdziałach, dając w ten sposób ogólny obraz całości. W ostatnim wreszcie rozdziale dziewiątym - Komisja podała stwierdzenia końcowe i wnioski.

1. ZARYS HISTORYCZNY BIURA PODRÓŻY.

Pierwsze biuro podróży w Europie powstało w roku 1841 w Anglii pod firmą "Thos Cook and Son". Niemal równocześnie założone zostało biuro podróży w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej pod nazwą "American Express Co", które uruchomiło również szereg placówek w Europie. Obydwa te biura miały charakter wybitnie międzynarodowy, popierając i obsługując turystykę wszechświatową.

Trzecim przedsiębiorstwem podróżniczym, również o charakterze całkowicie międzynarodowym, było założone w roku 1876 Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych, które w roku 1883 rozszerzyło swoją działalność, poza uruchomieniem wagonów sypialnych i restauracyjnych, na organizację luksusowych pociągów ekspresowych, zmieniając swą nazwę na "Compagnié internationale des wagons-lits et des grands express européens" W roku 1929 Towarzystwo Wagonów Sypialnych połączyło się z biurem podróży Cook'a w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą "Wagons Lits Cook".

Powyższe przedsiębiorstwo podróżnicze o charakterze i kapitale międzynarodowym rozwinęło się, dzięki przyjaznym warunkom, bardzo szybko. Warunki te jednak uległy radykalnej zmianie od czasu wielkiej wojny światowej. Obniżyła się znacznie stopa życia i zamożności ludności, zjawiły się we wszystkich niemal państwach ograniczenia dewizowe, celne i paszportowe, obfite źródło bogatych turystów, jakim była Rosja przedwojenna, zniknęło bezpowrotnie. Liczba osób, które mogłyby korzystać swobodnie z przyjemności podróżowania, zmniejszyła się bardzo

znaczenie. Równocześnie wzrosła rola turystyki w gospodarce poszczególnych państw, jako wpływającej na zwiększenie komunikacji oraz ożywienie handlu i przemysłu, i przyciąganie zagranicznych turystów, przywożących obce waluty. Posiadało to szczególne znaczenie dla bilansu płatniczego państwa.

Te zmienione warunki gospodarcze były bezpośrednią przyczyną powstania w szeregu państw nowej instytucji, tak zwanych narodowych biur podróży. Biura te, związane ściśle z danym państwem, winny były uprawiać politykę turystyczną i podróżniczą w myśl wskazań czynników państwowych swego kraju, mając na celu w pierwszej linii interes swego państwa, podczas gdy międzynarodowe biura podróży prowadziły politykę własnego interesu, zajmując się tylko takimi akcjami turystycznymi, które były dla nich z punktu widzenia handlowego najbardziej korzystne.

Tego rodzaju narodowe biura podróży powstały w Austrii, Niemczech, Włoszech, na Węgrzech, w Czechosłowacji, Jugosławii, Danii, Szwecii, Norwegii i Rosji Sowieckiej. Biura te są bądź to zorganizowane w formie spółek, opartych z reguły na dość znacznym kapitale zakładowym, w którym w wybitnym stopniu partycypuje kapitał państwowy w osobie przeważnie kolei państwowych, bądź też są wyłączną własnością państwa, względnie kolei państwowych.

W pozostałych państwach Europy, jako to we Francji, Belgii, Szwajcarii , Rumunii Bułgarii organizacje podróżnicze i biura podróży są w rękach prywatnych. Pomimo braku charakteru oficjalnego i nieangażowania kapitałów państwowych, biura te

mają wybitne znaczenie dla rozwoju turystyki w każdym z tych państw.

Narodowe biura podróży miały i mają we wszystkich państwach jednakowe cele i zadania: organizację i rozwój turystyki w kraju i z za granicy do kraju, sprzedaż biletów kolejowych w kraju i za granicą, a wreszcie współdziałanie i wykonywanie propagandy turystycznej w myśl wskazań czynników oficjalnych. Wszystkie narodowe biura podróży posiadają nadany im przez zarządy kolejowe przywilej sprzedaży i druku biletów kolejowych, mający w większości państw cechy wyłączności.

W roku 1924 utworzony został Międzynarodowy Związek Narodowych Biur Podróży pod nazwą "Association des grandes organisations nationales de voyage et de tourisme", w skróceniu "Agot", do którego wchodzi 15 narodowych i innych większych biur podróży.

Związek ma na celu współpracę na wszystkich odcinkach spraw turystycznych, wzajemne poparcie i pomoc w sprawach podróży i turystyki, przeprowadzanie studiów nad zagadnieniami turystycznymi, wzajemne ułatwianie w sprawach sprzedaży biletów, organizację hotelarstwa, listów kredytowych i czeków podróżniczych, organizację podróży zbiorowych, a wreszcie propagandę turystyczną w najszerszych warstwach społeczeństwa, jej spopularyzowanie i udostępnienie.

2. POWSTANIE I HISTORIA ORBISU.

Polskie biuro podróży Orbis zostało założone dnia 2 lutego 1920 roku we Lwowie, jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

z kapitałem zakładowym 1 milion koron, dostarczonym przez Ziemiański Bank Kredytowy, Spółka Akcyjna we Lwowie i grupę kapitalistów prywatnych. Po wprowadzeniu złotego, kapitał ten został przewalutowany na 30.000 zł.

W dn.8 lutego 1921 r. Orbis zawarł umowę z ówczesnym Ministerstwem Kolei Zelaznych na mocy której zobowiązał się, w celu ożywienia ruchu podróżniczego w Polsce do założenia i prowadzenia biura podróży w Polsce i za granicą, do nawiązania stosunków i zawarcia odpowiednich umów z zagranicznymi zarządami kolejowymi i okrętowymi, jakoteż z biurami podróży zagranicznymi i krajowymi. Nadto, na żądanie Ministerstwa, Orbis obowiązany był przejąć biura podróży, które Polskie Koleje Państwowe prowadziły już w kraju /stacje miejskie/, albo miały założyć w przyszłości w Polsce lub za granicą, według oddzielnych umów w każdym wypadku.

W zamian za powyższe zobowiązania Orbis otrzymywał z przywilejem wyłączności w ciągu pierwszych trzech lat prawo sprzedaży biletów kolejowych nakładu urzędowego i nakładu własnego oraz prawo wyprawiania bagażu poza obrębem dworców kolejowych.

Pieniądze, uzyskane ze sprzedaży biletów i wyprawiania bagażu, Orbis winien był przekazywać Polskim Kolejom Państwowym we wskazanych w umowie terminach. Od kwot, niewniesionych w terminach płatności, Orbis płacił odsetki zwłoki w wysokości 6% rocznie.

Za wykonywanie powyższych czynności Orbis otrzymywał:

1/ prawo pobierania od publiczności ponad kwoty sprzedażne:

a/ przy biletach nakładu urzędowego - 1,5 % ich ceny,

b/przy biletach nakładu własnego - w kraju 2%, a zagranicą 2,5% od ich ceny,

c/przy zestawianych biletach kupowanych w Związku Niemieckich Zarządów Kolejowych - należność ustaloną przez Związek,

d/przy wyprawianiu bagażu - opłaty ustalone przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych, w obrębie której istniało biuro wyprawiania bagażu.

2/ prowizję od Polskich Kolei Państwowych przy sprzedaży biletów w takiej samej wysokości, jak oznaczono powyżej.

Umowa zawarta została na przeciąg 10 lat z automatycznym jej przedłużeniem w razie niewypowiedzenia na 6 miesięcy przed terminem.

Wyniki gospodarki Orbisu były niepomyślne, wywołały jego silne zadłużenie w stosunku do Polskich Kolei Państwowych i w ostatecznym rezultacie doprowadziły do wprowadzenia z dniem 1 kwietnia 1928 r. zarządu przymusowego, który zarządzał przedsiębiorstwem do roku 1931.

Z początkiem roku 1931 Orbis przeszedł w ręce nowego właściciela p.Eugeniusza Wilczka. Kapitał zakładowy podwyższono do 100.000 zł.W zamian umowy z dn.8 lutego 1921 roku została zawarta w dniu 8 stycznia 1931 roku z Ministerstwem Komunikacji nowa umowa, która następnie została częściowo zmieniona i uzupełniona w dniu 31 maja 1932 roku. Z dniem 1 stycznia 1932 roku siedzibę Spółki przeniesiono ze Lwowa do Warszawy

Na mocy umowy z dn. 8 stycznia 1931 r. i 31 maja 1932 r. Orbis uznał za swój główny obowiązek i zadanie prowadzenie

ukňajintensywniejszej akcji, zmierzającej do ożywienia ruchu turystycznego i w ogóle ruchu podróżnych z Polski i do Polski. Akcję tę Orbis winien był prowadzić w Polsce i za granicą za pomocą całej swej organizacji, a w szczególności winien był do niej zobowiązać swych zagranicznych przedstawicieli pod swoją odpowiedzialnością i na swój koszt. Zobowiązał się również Orbis do wytwarzania własnym nakładem materiałów propagandowych w stopniu odpowiadającym rzeczywistym potrzebom, do pozyskiwania od Polskich Kolei Państwowych, od instytucji rządowych i społecznych oraz od osób i firm prywatnych i do rozpowszechniania pomiędzy publicznością literatury turystycznej i innych materiałów propagandowych, a w szczególności do wydawania własnym kosztem, poczynając od roku 1933, najmniej 12 razy do roku ilustrowanego czasopisma, mającego na celu informowanie podróżnych i propagandę turystyki tak wewnątrz kraju, jak za granicą. Poza tym Orbis zobowiązał się do udzielania w dziedzinie turystyki polskim organizacjom krajoznawczym i turystycznym pomocy technicznej, a w miarę możności i finansowej, o ile ta ostatnia byłaby niezbędna dla zrealizowania pewnych, dla polskiej propagandy pożądanych, urządzeń turystycznych.

W zamian za to Orbis otrzymał, podobnie jak poprzednio, prawo sprzedaży biletów kolejowych nakładu urzędowego i nakładu własnego z przywilejem wyłączności w przeciągu pierwszych pięciu lat.

Sumy uzyskane ze sprzedaży biletów Orbis winien był przekazywać na rachunek Polskich Kolei Państwowych w określonych w umowie terminach, potrącając należną mu prowizję. Od

kwot, niewniesionych w terminach płatności, Orbis płacił odsetki zwłoki w wysokości każdoczasowej stopy dyskontowej Banku Polskiego, obowiązującej w danych okresach zwłoki.

Od sprzedanych biletów Orbis otrzymywał następującą prowizję:

a/ za bilety nakładu własnego sprzedane zagranicą oraz sprzedane w W.M. Gdańsku w komunikacji zagranicznej -7,5%,

b/ za pozostałe bilety nakładu własnego - 5%,

c/ za bilety nakładu urzędowego, z wyjątkiem okresowych -3%,

d/ za bilety okresowe -1,5 %.

Jeśli suma wpływów, za którą należała się prowizja, przekraczałaby w roku 1932 - 10 milionów zł., a następnych latach 20 milionów zł, to Orbis winien był otrzymać, oprócz powyższej prowizji, superprowizję w wysokości 1% od nadwyżki do 10 milionów zł., a 2% od wszelkiej dalszej nadwyżki.

Pozatem Orbis zobowiązał się:

a/ podwyższyć kapitał zakładowy najpóźniej do 1 stycznia 1933r. do kwoty co najmniej 500.000 zł.

b/ uiszczać Zarządowi Polskich Kolei Państwowych przez cały czas trwania umowy stałą opłatę roczną w kwocie 50.000 zł.

c/ spłacić dług względem Polskich Kolei Państwowych, ustalony w sumie 1.117.652 zł, i oprocentowany w stosunku 3% rocznie w ciągu 10 lat trwania umowy w następujących ratach rocznych: w pierwszym, drugim i trzecim roku po 80.000 zł, w czwartym, piątym i szóstym roku po 110.000 zł, w siódmym, ósmym i dziewiątym roku po 135.000 zł. i w dziesiątym roku resztę długu,

d/ złożyć Zarządowi Polskich Kolei Państwowych w przeciągu 30 dni od daty podpisania umowy, na zabezpieczenie przyjętych warunków i zobowiązań gwarancję na sumę 400.000 zł.

Umowa zawarta została na lat dziesięć z automatycznym jej przedłużeniem na dalsze pięć lat, w razie niewypowiedzenia na 6 miesięcy przed terminem.

Lata 1931 i 1932 przyniosły Orbisowi straty. W tym okresie wpłacono jedną ratę na rachunek długu w sumie 80.000 zł i jedną ratę dzierżawną w sumie 50.000 zł. Kapitał zakładowy nie został podwyższony.

W dn. 3 sierpnia 1933 r. Orbis przeszedł na własność Banku "Polska Kasa Opieki - Spółka Akcyjna", w którego rękach obecnie pozostaje, z równoczesnym podwyższeniem kapitału zakładowego do 500.000 zł. Umowy z dn. 8 stycznia 1931 r. i 31 maja 1932 r. zastąpiła umowa, zawarta z Ministerstwem Komunikacji dn. 23 września 1933 r. i uzupełniona pismem tegoż Ministerstwa z dn. 23 września 1933 r. 23 października 1933 r. i 17 grudnia 1934 r. Umowa ta położyła nacisk na propagandę ruchu turystycznego w Polsce i do Polski, podczas gdy poprzednia umowa z roku 1931 mówiła o ruchu z Polski i do Polski, i zobowiązała Orbis do akcji propagandowej w tym zakresie zarówno w kraju, jak i za granicą. Ustaliła również sumę 50.000 zł rocznie, jako minimalny, obowiązkowy wydatek, jaki Orbis winien ponosić na wydawanie i rozpowszechnianie materiału propagandowego w postaci ulotek, broszur, opisów i t.d.

Za prowadzenie akcji propagandowej na rzecz ruchu turystycznego i podróżniczego w Polsce i do Polski, zleconej przez Polskie Koleje Państwowe, Orbis otrzymuje zwrot całkowitych kosztów takiej propagandy

W zamian za to Orbisowi przyznane zostaje, tak jak i poprzednio, prawo sprzedaży biletów nakładu urzędowego i nakładu własnego, z przywilejem wyłączności przez cały czas trwania umowy, poza biurami podróży, którym prawo sprzedaży biletów już zostało przyznane. Przy tym, w razie przyznania jakichbądź ulg lub przywilejów innym biurom podróży, uprawnionym na podstawie istniejących umów do sprzedaży biletów, ulgi te i przywileje mają automatyczne zastosowanie do Orbisu od chwili przyznania ich tym biurom.

Gotówkę uzyskaną ze sprzedaży biletów, Orbis obowiązany jest przelewać na rachunek Polskich Kolei Państwowych w terminach, określonych w umowie, potrącając należną mu prowizję. Od kwot nieuiszczonych w terminach płatności Orbis płaci, jak i poprzednio, odsetki zwłoki w wysokości stopy dyskontowej Banku Polskiego, obowiązującej w danym okresie zwłoki. W razie jednak wprowadzenia ograniczeń dewizowych, lub powstania innych nieprzewidzianych, od Orbisu niezależnych, przeszkód w przekazaniu pieniędzy, sumy, pochodzące ze sprzedaży biletów zagranicą, przekazane będą Polskim Kolejom Państwowym dopiero po usunięciu tych przeszkód. Od zaległości takich nie będą pobierane żadne odsetki zwłoki, jeżeliby jednak sumy te przyniosły Orbisowi jakiekolwiek korzyści, to Orbis obowiązany jest bonifikować

je w całości Polskim Kolejom Państwowym.

Prowizja, pobierana przez Orbis od sprzedanych biletów, pozostała taka sama, jak i w poprzedniej umowie, natomiast superprowizja wypłacana jest w razie, gdy suma wpływów, za którą należy się prowizja, przekroczy w roku kalendarzowym 10 milionów złotych, - w wysokości 2% od nadwyżki do 20 milionów złotych, i 2,5 % - powyżej 20 milionów złotych.

Umowa obowiązuje do dn.31 grudnia 1939 r. i przedłuża się automatycznie na okres pięcioletni w razie nie wypowiedzenia jej na 6 miesięcy przed wygaśnięciem. Jeśliby jednak Polska Kasa Opieki, Spółka Akcyjna", przestała być właścicielem Orbisu, to Polskie Koleje Państwowe mają prawo rozwiązania umowy z trzymiesięcznym wypowiedzeniem.

Dług Orbisu względem Polskich Kolei Państwowych ustalony umową z r. 1931 w sumie 1.117.652 zł., z którego po spłaceniu w 1931 r. 80.000 zł. pozostało 1.037.652 zł. zwiększono o sumę strat bilansowych na dzień 30 czerwca 1933 r. w sumie 1.035.338 złotych i o sumę pozostałych bieżących zobowiązań Orbisu względem Polskich Kolei Państwowych w sumie 131.420 zł., czyli do łącznej sumy 2.204.410 złotych. Z powyższej kwoty suma 131.420 zł. winna była być wpłacona do dn.14 kwietnia 1934 r. co zostało wykonane, a pozostała suma 2.072.990 zł. - spłacona w ratach rocznych w wysokości 50% nadwyżki zysków rocznych ponad 6% od kapitału zakładowego w latach 1933, 1934 i 1935, oraz w wysokości 75% tej nadwyżki w latach następnych. Dług ten nie podlega oprocentowaniu.

3. ORGANIZACJA ORBISU.

Obecną organizację Orbisu określa statut, uchwalony na Walnym Zgromadzeniu spólników dn.2 października 1933 r. według którego Orbis jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie.

Celem Spółki jest:

a/ Sprzedaż wszelkiego rodzaju biletów podróży: kolejowych, autobusowych, samochodowych i t.p. w kraju i zagranicą,

b/ ekspediowanie bagażu i wszelkiego rodzaju przesyłek,

c/ ubezpieczanie podróżnych i ich bagażu,

d/ załatwianie formalności paszportowych i cłowych,

e/ wymiana pieniędzy i załatwianie innych czynności bankowych związanych z podróżą, jak np. przekazy, listy kredytowe i t. p.

f/ sprzedaż kart wstępu, biletów widowiskowych oraz innych dowodów,uprawniających do korzystania z imprez i udogodnień w podróży i na miejscu,

g/ wynajem lokali i innych pomieszczeń dla podróżnych oraz ułatwianie wszelkiego rodzaju udogodnień w podróży,

h/ organizacja wycieczek krajowych i turystycznych w Polsce i zagranicą, wystaw i innych imprez,

i/ popieranie i propagowanie wszelkimi środkami turystyki w Polsce i do Polski,

j/ działalność wydawnicza w zakresie propagandy podróżnictwa i turystyki,

k/ organizowanie ruchu autobusowego, automobilowego i t.p. w Polsce.

Spółka ma prawo zakładać swoje oddziały, ekspozytury, agentury i przedstawicielstwa w kraju i zagranicą oraz prowadzić wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwa, mające związek z przedmiotem jej działalności, uczestniczyć w innych przedsiębiorstwach przemysłowych i handlowych oraz nabywać, zbywać i dzierżawić nieruchomości.

Kapitał zakładowy Spółki wynosi 500.000 zł. podzielonych na 500 udziałów po 1.000 zł. każdy.

Dla pokrycia ewentualnych strat bilansowych tworzy się kapitał zapasowy, do którego przelewa się 10% czystego zysku rocznego, dopóki kapitał ten nie osiągnie 1/3 kapitału udziałowego.

Resztę czystego zysku przeznacza się na dywidendę dla spólników, lub na inny cel według uznania Zgromadzenia Spólników.

Władzami Spółki są:

a/ Zarząd, składający się z Naczelnego Dyrektora i Dyrektora, mianowanych przez Radę Nadzorczą i będący organem wykonawczym i administracyjnym Spółki.

b/ Rada Nadzorcza, składająca się z 14 członków, wybranych przez Zgromadzenie Spólników; członkowie Rady są wybierani na jeden rok i wybierają ze swego grona Prezesa, Wiceprezesa i sekretarza; w posiedzeniach Rady bierze ponadto udział z głosem doradczym przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji; do obowiązków Rady należy stały nadzór nad gospodarką Spółki

we wszystkich gałęziach przedsiębiorstwa, mianowanie, odwoływanie, i ustalanie wynagrodzenia członków Zarządu i wyższych pracowników Spółki, rozstrzyganie spraw, wniesionych przez Zarząd lub przedstawianie ich do decyzji Zgromadzenia Spólników;

c/ Zgromadzenia Spólników, odbywają się: zwyczajne - corocznie najpóźniej w kwietniu i nadzwyczajne - w miarę potrzeby; Zgromadzenie jest ważne bez względu na ilość reprezentowanych w nim udziałów; każdy udział daje prawo do jednego głosu; Zgromadzenie wybiera i odwołuje członków Rady Nadzorczej oraz ustala wysokość ich wynagrodzenia, decyduje sprawy, wniesione przez Radę Nadzorczą i przez Zarząd, kwituje Radę Nadzorczą i Zarząd z wykonanych obowiązków.

Roczne plany gospodarcze są opracowywane przez Zarząd i zatwierdzane przez Radę Nadzorczą, roczne sprawozdania, bilanse, rachunki zysków i strat, wnioski o podziale zysków względnie pokryciu strat są opracowane przez Zarząd, badane przez Radę Nadzorczą i zatwierdzane przez Zgromadzenie Spólników.

Na całość organizacyjną Orbisu składa się Centrala w Warszawie oraz sieć placówek krajowych i zagranicznych.

Centrala składa się z Dyrekcji, powołanej do bezpośredniego czuwania nad działalnością Centrali i z organów wykonawczych w postaci wydziałów, referatów i biur.

A/ D y r e k c j a .

W skład Dyrekcji wchodzi Zarząd, składający się z Naczelnego Dyrektora i Dyrektora, Sekretarz Generalny, Szef turystyki i Inspektor Główny.

Naczelny Dyrektor.

Naczelny Dyrektor kieruje pracą Instytucji. Do tego

wyłącznej kompetencji należą sprawy ogólnej polityki instytucji w kraju i zagranicą, ogólny nadzór nad działalnością instytucji, sprawy personalne i ogólno-reprezentacyjne instytucji, zagadnienia turystyki i propagandy, oraz sprawy przez niego zastrzeżone.

Dyrektor:

Do kompetencji jego należą: nadzór nad budżetem i jego wykonaniem, nadzór nad bilansem i sprawozdaniami rocznymi, sprawy ekonomiczno-statystyczne, sprawy administracyjne i finansowe, oraz sprawy przydzielone przez Naczelnego Dyrektora. Zastępuje Naczelnego Dyrektora w czasie jego nieobecności.

Sekretarz generalny:

Do zakresu czynności Sekretarza Generalnego należą:

a/ sprawy budżetowe i rentowności instytucji,

b/ umowy handlowe,

c/ koordynacja pracy wydziałów,

d/ sprawy Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Spólników,

e/ sprawy prawne i sądowe w porozumieniu z Radcą Prawnym,

f/ sprawy reprezentacyjne,

g/ sprawy zlecone przez Zarząd,

h/ nadzór nad wydziałem administracyjnym, kancelarią, sekretariatem osobistym Zarządu.

Szef Turystyki:

Do zakresu czynności Szefa turystyki należą:

a/ badanie i studia konjunktury turystycznej w kraju i zagra-

nicą,

b/ opracowywanie ogólnych planów rocznych w zakresie turystyki i podróży, oraz ogólny nadzór nad ich wykonaniem,

c/ koordynacja pracy wydziałów: podróży i turystyki, biletowego i propagandy, oraz czuwanie nad wykonywaniem ogólnego planu pracy przez te wydziały.

Inspektor Główny:

Do zakresu czynności Inspektora Głównego należą:

a/ studia i wnioski w sprawie organizacji instytucji,

b/ inspekcjonowanie i kontrola systemu i wydajności pracy personelu Centrali i Oddziałów,

c/ kontrola wykonywania zarządzeń Zarządu,

d/ przewodnictwo komisji dyscyplinarnej.

B/ Wydziały, Referaty i Biura.

Na czele wydziałów stoją szefowie wydziałów, którzy są odpowiedzialnymi kierownikami prac w przydzielonym im zakresie. Odpowiedzialni są również za podział pracy oraz należyte wykonywanie obowiązków przez podległy im personel.

Do pomocy szefom wydziałów i zastępowania ich w pewnych czynnościach, oraz celem podziału pewnych czynności w wydziałach, powołani są w niektórych wydziałach zastępcy szefów wydziałów.

Wydziały dzielą się na samodzielne działy, którym powierzone jest prowadzenie pewnych pokrewnych grup czynności. Na czele tych działów stoją kierownicy działów.

Kierownikom działów podlegli są referenci, którym

przydziela się w miarę potrzeby urzędników, spełniających czynności pomocnicze pod ich kierownictwem.

Zakres pracy poszczególnych referentów regulują szefowie wydziałów, zależnie od kwalifikacji osobistych podległego personelu i warunków pracy.

Istnieją obecnie następujące wydziały, referaty i biura:

1/ Podległe bezpośrednio Naczelnemu Dyrektorowi:

Referat Personalny.

Referat personalny prowadzi sprawy osobowe pracowników instytucji.

2/ Podległe bezpośrednio Dyrektorowi:

Radca Prawny.

Do czynności Radcy Prawnego należą sprawy sądowe, opinie i zastępstwa prawne oraz rewindykacje pretensyjne

Wydział Centralnej Księgowości.

Do czynności Wydziału Centralnej Księgowości należą:

a/ zbieranie materiałów rachunkowych do księgowania wszystkich operacyj,

b/ kontrola rachunków, raportów kasowych i memoriałowych,

c/ księgowanie materiału dowodowego,

d/ sporządzanie bilansów i sprawozdań,

e/ sporządzanie rozliczeń z interesantami i placówkami,

f/ sprawy podatkowe i opłat stemplowych.

Referat Finansowy:

Do czynności Referatu Finansowego należą:

a/ zakup dewiz i walut,

b/ sprawy turystycznych obrotów kompensacyjnych,

c/ sprawy rozrachunkowe i windykacji należności,

d/ kantory wymiany

3/ Podległe Sekretarzowi Generalnemu:

Sekretariat osobisty Zarządu:

Do czynności sekretariatu osobistego Zarządu należą:

a/ rozdział poczty,

b/ prowadzenie protokułu pism poufnych,

c/ ewidencja biletów wolnej jazdy,

d/ sprawy osobiste zlecone przez Zarząd.

Wydział Administracyjny:

Do czynności Wydziału Administracyjnego należą:

a/ sprawy administracyjno-gospodarcze,

b/ zawieranie umów z dostawcami

c/ piecza nad majątkiem Instytucji,

d/ nadzór nad lokalami, magazynami, materiałami etc.,

e/ sporządzanie asygnat i wniosków na wypłaty i wpłaty kasowe,

f/ prowadzenie kasy głównej,

g/ sprawa kancelarii i rejestru handlowego,

h/ listy płacy, sprawy podatku od uposażeń i ubezpieczeń społecznych,

i/ sprawy asekuracji,

j/ nadzór nad działalnością administracyjną Oddziałów,

k/ nadzór nad woźnymi i służbą Centrali.

Kancelaria ekspedyt i archiwum:

Do czynności Kancelarji należą:

a/ prowadzenie dziennika pism wchodzących i wychodzących,
b/ ekspedycja poczty,
c/ prowadzenie archiwum,
d/ stenotypistki, maszynistki i rozdział pracy na maszyny,
e/ centrala telefoniczna.

4/ Podległe Szefowi Turystyki:

Wydział Turystyki i podróży:

Wydział Turystyki i podróży dzieli się na:

Dział Turystyki Krajowej,

Dział Turystyki z za granicy do Polski,

Dział Turystyki z Polski za granicę,

Dział Turystyki Morskiej;

do czynności których należą:

a/ projektowanie akcji imprez turystycznych i ich wykonanie,
b/ wykonanie rocznych planów turystycznych,
c/ sprawy hotelarskie, uzdrowisk i letnisk,
d/ kalkulacja i kosztorysy,
e/ prowadzenie kartoteki klientów,
f/ obsługa bagażowa klientów,
g/ sprawy paszportowe, kompensacyjne, clearingowe,
h/ kontakt z biurami zagranicznymi,
i/ zbieranie ogólnego materiału, związanego z zagadnieniami turystyki,
j/ zbieranie informacyj i przekazywanie ich Oddziałom oraz opracowywanie materiałów z zakresu wyszkolenia personelu specjalistów,
k/ wnioski w sprawie uruchomienia lub zamykania względnie

reorganizacji placówek zagranicznych /oddziałów, ekspozytur, delegatur i przedstawicielstw/.

Wydział Biletowy:

Do czynności Wydziału Biletowego należy:

a/ umowy kupna i sprzedaży biletów,

b/ kontakt z władzami kolejowymi,

c/ studia i projekty zmian przepisów taryfowych, biletowych i ekspedycyjnych,

d/ opracowywanie i wydawanie wykazu seryj, oraz przepisów do biletów nakładu własnego,

e/ opracowywanie instrukcyj służbowych dla kasjerów,

f/ ogłaszanie materiału taryfowego z kraju i zagranicy w komunikatach,

g/ druk biletów nakładu własnego,

h/ ewidencja zapasu biletów,

i/ magazynowanie biletów,

j/ prowadzenie ksiąg rachunkowych biletów,

k/ wykonywanie zamówień na bilety

l/ korespondencja i reklamacje w sprawach biletowych,

ł/ załatwianie usterek biletowych,

m/ sporządzanie rozliczeń z P.K.P. i biurami zagranicznymi za bilety dla Wydziału Centralnej Księgowości.

Wydział Propagandy:

Do czynności Wydziału Propagandy należy:

a/ planowanie i wykonywanie wydawnictw w znaczeniu ogólnym i treści przeprowadzania tłomaczeń i korekt, względnie nadzoru w tej dziedzinie,

b/ umowy z drukarniami /Komisyjnie z Wydziałem Administracyjnym/,

c/ obsługa prasowa Centrali,

d/ opracowywanie artykułów i wzmianek do pism,

e/ redagowanie miesięcznika "Turystyka",

f/ umowy z dziennikami i czasopismami,

g/ reklama ogłoszeniowa płatna i bezpłatna,

h/ konferencje z dziennikarzami i dostarczanie im materiału prasowego,

i/ ściąganie materiału propagandowego z kraju i zagranicy,

j/ drukowanie prospektów, afiszów, ulotek, i t.p. druków,

k/ rozsyłanie placówkom i innym biurom podróży materjału propagandowego,

l/ ewidencja komisowej sprzedaży,

m/ rozdział rozkładów jazdy,

n/ prowadzenie archiwum klisz i fotografii,

o/ ewidencja i nadzór nad wystawami placówek i ich reklamą,

p/ reklama radiowa i filmowa,

r/ kontakt i współpraca z biurami zagranicznymi, placówkami Ministerstwa Spraw Zagranicznych i placówkami Orbisu zagranicą,

s/ bibloteka Centrali.

Centrala Biura Turystycznego:

Powołana jest do załatwiania wszelkich spraw, wchodzących w zakres turystyki i podróży dla klienteli, zgłaszającej się bezpośrednio do Centrali, jak również dla placówek prowincjonalnych, potrzebujących interwencyj w

Warszawie. Centralne Biuro Turystyczne jest samodzielną jednostką organizacyjną.

Biuro Bagażowe:

Załatwia ekspediowanie bagażu i wszelkiego rodzaju przesyłek, ubezpieczanie bagażu podróżnych i formalności cłowe, oraz udziela w kiosku na dworcu wszelkiego rodzaju informacyj, zgłaszającym się tamże klientom. Biuro Bagażowe organizacyjnie podlega Centrali, prowadzone jest jako Agencja. W zakresie swego działania jest organem wykonawczym Centralnego Biura Turystycznego i Oddziałów, w sprawach służby akwizycyjno-informacyjnej na Dworcu Głównym, podlega Oddziałowi Głównemu.

5/ Podległe Inspektorowi Głównemu:

Wydział Inspekcji i Kontroli:

Do czynności Wydziału Inspekcji i Kontroli należą:

a/ inspekcja administracyjna i kontrola kas w Oddziałach i Agencjach,

b/ wnioski w sprawie uruchomiania lub zamykania, względnie reorganizacji placówek krajowych, ich obsady i etaty,

c/ inne sprawy zlecone przez Inspektora Głównego,

Czynności inspekcyjne i kontrolne dokonywane są przez Inspektora Głównego, Szefa Wydziału Inspekcji Kontroli, inspektorów oraz rejonowych kontrolerów kasowych. Wyjazdy inspekcyjne dokonywane z ramienia innych Wydziałów winny być podejmowane i przeprowadzane w porozumieniu i po uzgodnieniu z Inspektorem Głównym względnie Szefem Wydziału Inspekcji i Kontroli.

Sieć placówek obejmuje placówki krajowe i zagraniczne i składa się z następujących jednostek:

A/ Placówki krajowe.

15 oddziałów stałych

2 oddziały sezonowe,

53 agencyj stałych,

10 agencyj sezonowych.

razem 80 placówek.

Oddziały prowadzone są przez Orbis na własny rachunek.

Agencje prowadzone są jako samodzielne przedsiębiorstwa przez osoby trzecie, pozostające do Orbisu w umownym stosunku komisowym na ich własny koszt i ryzyko.

Zakres działalności agencyj obejmuje:

1/ Sprzedaż dostarczonych przez Orbis biletów kolejowych, biletów sypialnych, okrętowych, lotniczych, tramwajowych, autobusowych i t.p.

2/ Wypełnianie obowiązków i zadań, nałożonych na Orbis w dziedzinie: akcji propagandowej na rzecz rozwoju ruchu podróżnych i turystów do Polski i w Polsce, a w szczególności przez:

a/ prowadzenie jaknajintensywniejszej działalności, zmierzającej do ożywienia ruchu turystycznego i podróżniczego,

b/ bezpłatne informacje o wszelkich danych, mogących zainteresować podróżnych krajowych i zagranicznych,

c/ utrzymywanie ścisłego kontaktu z organizacjami krajoznawczymi i turystycznymi i udzielanie im pomocy technicznej,

d/ załatwianie wiz paszportowych,

e/ rozpowszechnianie między publicznością literatury turystycznej,

f/ należyte propagowanie Orbisu.

Tytułem wynagrodzenia za wykonywanie powyższych czynności oraz odszkodowania za połączone z tym koszty i wydatki, agencje otrzymują następującą prowizję od należności, pobranych przez nie za sprzedane bilety i dokonane czynności:

a/ za bilety kolejowe nakładu własnego i nakładu urzędowego, z wyjątkiem okresowych i okręgowych - 2%,

b/ za bilety kolejowe okresowe i okręgowe - 0,75 %,

c/ za bilety kolejowe zagraniczne oraz za bilety sypialne, okrętowe, lotnicze, tramwajowe, autobusowe i t.d. - w wysokości, normowanej osobno w każdym poszczególnym wypadku,

d/ za wizowanie paszportów - połowę pobranej prowizji.

Cała Polska podzielona jest na 9 okręgów turystycznych, na czele każdego z nich stoi kierownik, który koordynuje pracę oddziałów i agencyj, znajdujących się w obrębie okręgu.

Oprócz oddziałów i agencyj Orbis posiada w kraju sieć korespondentów dla akcji propagandowej i akwizycyjno-turystycznej każdy na swoim terenie. Korespondenci ci pełnią swe funkcje honorowo, otrzymując jedymie zwrot kosztów administracyjnych oraz pewne ulgi i udogodnienia w imprezach, organizowanych przez Orbis.

B. Placówki zagraniczne.

	8	oddziałów
	5	agencyj,
	2	delegatury
Razem	15	placówek.

Oddziały zagraniczne są prowadzone bądź jako samodzielne spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, bądź jako oddziały własne. Do pierwszej kategorji należą oddziały w Paryżu z podległymi oddziałami: emigracyjnymi w Paryżu, Lille i Strasburgu, w Bruksel1i - z podległym oddziałem w Liege i Berlinie, do drugiej - oddział w Wiedniu.

Oddziały zagraniczne w postaci samodzielnych spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, są od chwili ich założenia całkowitą własnością Orbisu, z wyjątkiem oddziału w Paryżu, w którym udział Orbisu od czasu założenia w październiku 1931r. do lutego 1934 r. wynosił 50%. Pozostałe 50% udziału przeszło na własność Orbisu w lutym 1934 r.

Agencje zagraniczne prowadzone są, podobnie jak i agencje krajowe, przez osoby trzecie na warunkach komisowych w Antwerpii, Bukareszcie, Bytomiu, Londynie i Tel Avivie.

Delegatury zagraniczne w Budapeszcie i Rydze mieszczą się przy odnośnych narodowych biurach podróży.

Oprócz tego podobnie, jak na terenie krajowym, Orbis posiada zagranicą sieć korespondentów, którymi są przede wszystkim narodowe biura podróży, zrzeszone w międzynarodowym Związku Biur Podróży "Agot" - do którego należy również i Orbis i ich oddziały, a poza tym inne biura podróży. Stosunek tych korespondentów do Orbisu uregulowany jest umowami, dotyczącymi wzajemnej komisowej sprzedaży biletów kolejowych, jako też popierania i propagowania wzajemnego ruchu turystycznego i podróżniczego.

Ilostan personelu Orbisu na dzień 1 września 1936 r.

i wysokść jego uposażenia przedstawia się w sposób następujący:

I Centrala	Ilość osób	Uposażenie roczne zł.
Dyrekcja	2	45.000.-
Sekretariat:	15	49.000.-
Sekretarz Generalny		
Radca Prawny		
Referent Finansowy		
Referent Personalny		
Kancelaria		
Ekspedycja		
Dział Maszyn		
Wydział Propagandy	4	12.000.-
" Inspekcyj i Kontroli	5	21.000.
" Administracyjny	6	21.000.-
" Turystyki	17	71.000.-
" Centralnej Księgowości	15	53.000.-
" Biletowy	18	65.000.-
Woźni i pracownicy fizyczni	9	15.000.-
Razem Centrala	91	352.000.-

II Oddziały krajowe.

	Ilość osób	Uposażenie roczne zł
Bydgoszcz	5	4.000.-
Częstochowa	3	6.000.-
Gdynia	11	30.000.-
Katowice	8	20.000.-
Kraków	12	30.000.-
Krynica	4	5.000.-
Lwów	13	29.000.-
Łódź	11	20.000.-
Poznań	9	22.000.-
Toruń	3	7.000.-
Wilno	8	13.000.-
Warszawa, Marszałkowska 98	35	77.000.-
" " 153	14	31.000.-
" Nalewki 8	9	21.000.-
" Targowa	2	2.500.-
Zakopane	5	10.000.-
Razem oddziały krajowe	152	327.500.-
Ogółem Centrala i oddziały krajowe	243	680.000.-

III. Oddziały zagraniczne:

	Ilość osób	Waluta miejscowa	zł.
Francja /Centrala w Paryżu i oddziały w Paryżu, Lille i Strasburgu/	46	650.000 fr.fr=	162.600 zł.
Belgia /Centrala w Brukseli i oddział w Liege/	7	146.000 fr.b.=	26.300 "
Austria /Wiedeń/	7	18.000 sh. =	17.800 "
Niemcy / Berlin/	5	11.000 Rm =	23.300 "
Razem Oddziały zagranicz.	65	- =	230.000 "
Ogółem Centrala i Oddziały krajowe i zagraniczne	308		910.000 "

Personel Centrali wynosi 29,6 %, oddziałów krajowych 49,3 % i oddziałów zagranicznych 21,1 % ogółu pracowników. Przeciętne roczne wynagrodzenie pracownika w Centrali wynosi 3.868 zł. w oddziałach krajowych 2.158 zł., w oddziałach zagranicznych 3.538 zł., a w ogóle 2.945 zł. Skala uposażeń personelu w Centrali i Oddziałach krajowych była następująca:

Uposażenia miesięczne w zł. od - do	Ilość pracowników Centrala	Oddziały	R a z e m :
50 - 100	3	39	42
101 - 200	25	59	84
201 - 250	22	28	50
251 - 300	15	9	24
301 - 350	6	3	9
351 - 400	2	4	6
401 - 500	6	8	14
501 - 600	4	1	5
601 - 800	3	-	3
801 - 950	3	1	4
powyżej 950	2	-	2
R a z e m	91	152	243

Skład osobowy Rady Nadzorczej, Komisji Rewizyjnej i Zarządu jest następujący:

R a d a   N a d z o r c z a .

Prezes Dr. Gruber Henryk, Prezes Pocztowej Kasy Oszczędności

Wiceprezes: Inż. Bobkowski Aleksander
Podsekretarz Stanu Ministerstwa Komunikacji.

Sekretarz: Rakowski Janusz,
Zastępca Dyrektora Gabinetu Ministra Skarbu.

Zastępca Sekretarza; Sułkowski Mieczysław,
Radca Ministerstwa Skarbu,
Delegat Ministerstwa Skarbu do Rady Nadzorczej.

Członkowie: Prof. Góra Witold,
Dyrektor Centralnej Księgowości Pocztowej Kasy Oszczędności i Banku Pocztowej Kasy Oszczędności

Jaworski . Piotr,
Dyrektor Departamentu Administracyjnego Pocztowej Kasy Oszczędności

Jędrzejewicz Wacław,
b. Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Modrycki Emil.
Dyrektor Centrali Banku Pocztowej Kasy Oszczędności

Repeczko Antoni
Dyrektor Banku Handlowego.

Skiwski Wiktor,
Naczelnik Wydziału Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Strzegocki Kazimierz,
Wiceprezes Pocztowej Kasy Oszczędności.

Członkowie: Dr. Szatkowski Henryk,
Naczelnik Wydziału Turystyki Ministerstwa Komunikacji.

Uhniat Franciszek,
Dyrektor Departamentu Ministerstwa Komunikacji.

Wasung Tadeusz, Dyrektor.

Dr. Zarychta Apoloniusz,
Naczelnik Wydziału Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Delegat Min. Komunikacji Matras Zygmunt,
Radca Ministerstwa Komunikacji.

K o m i s j a R e w i z y j n a .

Prof. Góra Witold,

Dyrektor Rakowski Janusz,

Radca Sułkowski Mieczysław.

Z a r z ą d

Fularski Mieczysław, Naczelny Dyrektor.

Dziekoński Tadeusz, Dyrektor.

Członkowie Rady Nadzorczej pobierają jako wynagrodzenie za swe czynności po 50 zł. od każdego posiedzenia, których było około 5 w ciągu roku.

4. DZIAŁALNOŚĆ ORBISU.

Pierwsza umowa zawarta z ówczesnym Ministerstwem Kolei Żelaznych dn.8 lutego 1921 r. określała jako cel powstania i istnienia Orbisu ożywienie ruchu podróżniczego w Polsce, nie precyzując w tym zakresie bliższych obowiązków Orbisu. To też działalność Orbisu w początkowym okresie jego istnienia sprowadzała się niemal wyłącznie do komisowej sprzedaży biletów kolejowych, otrzymanych od Polskich Kolei Państwowych, od kolei zagranicznych i od innych biur podróży. Dopiero druga umowa z Ministerstwem Komunikacji, zawarta w dn.8 stycznia 1931 r., ustaliła wyraźnie, jako główny obowiązek i zadanie Orbisu prowadzenie przezeń jaknajintensywniejszej akcji, zmierzającej do ożywienia ruchu turystycznego i w ogóle ruchu podróżnych z Polski i do Polski i określiła dość szczegółowo sposób prowadzenia tej akcji. Trzecia umowa, obecnie obowiązująca, zawarta w dn. 23 września 1933 r., również wskazała jako główne zadanie Orbisu, prowadzenie akcji propagandowej na rzecz ruchu turystycznego i podróżniczego, kładąc przy tym specjalny nacisk na to, że akcja winna obejmować ruch w Polsce i do Polski, t.j. turystykę wewnętrzną i z zagranicy, i zobowiązała Orbis do wydawania na ten cel nie mniej niż 50.000 zł. rocznie. Umowy te nadały zatem Orbisowi charakter narodowego biura podróży, które winno stosować się do państwowego i społecznego programu gospodarki podróżniczej i turystycznej, a szczególnie w zakresie propagandy i organizacji turystyki krajowej i turystyki zagranicz-

nej do Polski.

Wobec tego w działalności Orbisu można odróżnić dwa okresy: pierwszy - od chwili powstania Orbisu do chwili nadania mu charakteru narodowego biura podróży, t.j. od roku 1920 do r.1931, i drugi - jako narodowego biura podróży - od roku 1931 do chwili obecnej.

Pierwszy z tych okresów obejmuje gospodarkę prywatną do roku 1928 i gospodarkę pod zarządem przymusowym od roku 1928 do roku 1931. W tym czasie działalność Orbisu ograniczała się, jak zaznaczono, do komisowej sprzedaży biletów kolejowych; wyniki finansowe tej działalności były na ogół niepomyślne, dopuszczono do znacznej zaległości w odprowadzaniu sum pobranych za za sprzedane bilety do kas kolejowych, czego wynikiem było wprowadzenie Zarządu przymusowego. Zadłużenie z tego powodu względem kolei dosięgło na koniec roku 1930 sumy 1.117.652 zł. Wobec braku jakichkolwiek bądź danych sprawozdawczych za ten okres nie jest możliwem przeprowadzenie więcej szczegółowego jego zbadania.

Drugi okres obejmuje gospodarkę prywatną od roku 1931 do połowy roku 1933 i gospodarkę państwową - od połowy roku 1933 do chwili obecnej. Nabycie udziałów Orbisu przez obecnego jego właściciela - Bank "Polska Kasa Opieki S.A." nastąpiło w dniu 3 sierpnia 1933 r. , jednakże bilans przejęcia był sporządzony na dzień 1 lipca 1933r. dane więc rozrachunkowe za lata 1931, 1932 i pierwsze półrocze / styczeń - czerwiec/ roku 1933 odnoszą się do gospodarki prywatnej, a za drugie półrocze /lipiec - grudzień/ roku 1933 i za następne lata - do gospodarki

państwowej.

Wyniki gospodarki tego okresu ilustrują zamieszczone poniżej zestawienia rachunków zysków i strat oraz bilansów przedsiębiorstwa.

Dochody	1931	1932	1933			1934	1935
			I półr.	II półr.	cały rok		
1. Prowizje od biletów	668.998	673.031	250.371	794.479	1.044.850	1.202.071	1.719.803
2. Imprezy turystyczne	-	-	-	-	-	261.514	269.855
3. Różnice kursowe	70.237	73.349	60.555	-	60.555	275.303	120.778
4. Oddziały zagraniczne	-	-	-	-	-	-	40.516
5. Różne	63.890	18.104	59.697	85.138	144.835	161.966	152.809
Razem	803.125	764.484	370.623	879.617	1.250.240	1.900.854	2.303.761
Strata	7.106	203.487	1.796.031	-	1.751.801	-	-
Ogółem:	810.231	967.971	2.166.654	879.617	3.002.041	1.900.854	2.303.761

Rozchody	1931	1932	1933			1934	1935
			I.półr.	II.półr.	cały rok		
1.Administracja	611.641	677.894	671.589	462.248	1.133.837	1.053.437	1.196.658
2.Prowizje i odsetki	41.436	30.098	489.565	188.090	677.655	384.315	539.009
3.Raty dzierżawne	45.833	4.167	-	-	-	-	-
4.Podatki i świadczenia socjalne	55.787	98.744	236.767	109.920	346.687	157.203	257.040
5.Propaganda turystyczna	38.782	93.327	46.842	27.033	73.875	83.922	138.969
6.Odpisy na straty i rezerwy	7.342	23.862	67.467	15.787	83.254	85.300	59.224
7.Amortyzacja	9.410	-	232.016	31.509	263.525	29.655	30.043
8.Likwidacja	-	-	363.090	-	363.090	-	-
9.Różne	-	39.879	59.318	800	60.118	-	677
Razem	810.231	967.971	2.166.654	835.387	3.002.041	1.793.832	2.221.620
Zysk	-	-	-	44.230	-	107.022	82.141
Ogółem	810.231	967.971	2.166.654	879.617	3.002.041	1.900.854	2.303.761

Osiągnięte za drugie półrocze 1933 r. oraz za lata 1934 i 1935 zyski bilansowe zostały podzielone w sposób następujący:

Podział zysków	1933 II półr.	1934	1935
Na kapitał zakładowy /10%/	4.423	10.702	8.215
Na oprocentowanie kapitału zakładowego/6%/	16.000	30.000	30.000
Na spłatę długu Polskich Kolei Państwowych	14.115	33.160	21.963
Na wynagrodzenie Rady Nadzorczej, Komisji Rewizyjnej, Zarządu i personelu	–	25.000	14.250
Na cele społeczne	1.000	1.000	3.000
Na kapitał zapasowy	8.692	7.160	4.713
R a z e m	44.230	107.022	82.141

Obroty Orbisu w okresie gospodarki państwowej / 1934, 1935/ w porównaniu z okresem gospodarki prywatnej /1931, 1932/ wzrosły około 2½ razy. W okresie gospodarki prywatnej Orbis wykazywał straty, w okresie gospodarki państwowej rozpoczął dawać zyski. Konstatując te fakty nie należy jednak zapominać o daleko idącej zmianie warunków gospodarki Orbisu z chwilą przejścia jego na własność Banku "Polska Kasa Opieki S.A.", do czego jeszcze powrócimy.

Rzuca się w oczy olbrzymi wzrost wydatków w pierwszym półroczu roku 1933. Podczas gdy dochody w pierwszym półroczu

roku 1933 wyniosły nieco mniej niż połowę dochodów za rok 1932, czyli stały na tym samym poziomie, wydatki były $2\frac{1}{2}$ razy większe, niż za cały rok 1932, a więc w stosunku do roku 1932 wzrosły około $2\frac{1}{4}$ x 2 = $4\frac{1}{2}$ razy. Można przypuszczać, że pozostaje to w związku z porozumieniem zawartym z Ministerstwem Komunikacji, o którym już wspomniano uprzednio, a na mocy którego straty bilansowe Orbisu za pierwsze półrocze 1933 roku były doliczane do jego zadłużenia względem Polskich Kolei Państwowych na dzień 1 stycznia 1933 r. i wyodrębnione w pozabilansowy nieoprocentowany dług, spłacany z superdywidendy.

Poszczególne pozycje dochodów i rozchodów układały się w następujący sposób:

	1931	1932	1933 I.półr.	1933 II.półr.	1933 cały rok	1934	1935
D o c h o d y .							
1.Prowizje od biletów	83,3%	88,1%	67,6%	90,3%	83,6%	63,2%	74,6%
2.Imprezy turystyczne	-	-	-	-	-	13,8%	11,7%
3.Różnice kursowe	8,7%	9,6%	16,3%	-	4,8%	14,5%	5,3%
4.Oddziały zagraniczne	-	-	-	-	-	-	1,8%
5.Różne	8,0%	2,3%	16,1%	9,7%	11,6%	8,5%	6,6%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
R o z c h o d y .							
1.Administracja	75,5%	70,0%	31,0%	55,3%	37,8%	58,7%	53,9%
2.Prowizje i odsetki	5,1%	3,1%	22,6%	22,5%	22,6%	21,4%	24,3%
3.Raty dzierżawne	5,6%	0,4%	-	-	-	-	-
4.Podatki i świad.soc.	6,9%	10,2%	10,9%	13,2%	11,5%	8,8%	11,6%
5.Propaganda turystycz.	4,8%	9,7%	2,2%	3,2%	2,4%	4,7%	6,2%
6.Odpisy na straty i rezer.	0,9%	2,5%	3,1%	1,9%	2,8%	4,8%	2,7%
7.Amortyzacja	1,2%	-	10,7%	3,8%	8,8%	1,6%	1,3%
8.Likwidacja	-	-	16,8%	-	12,1%	-	-
9.Różne	-	4,1%	2,7%	0,1%	2,0%	-	-
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Głównym źródłem dochodów Orbisu były i są prowizje od sprzedanych biletów, drugim z kolei - różnice kursowe, będące również swego rodzaju prowizją. Dopiero od roku 1934 zjawiają się dochody z imprez turystycznych, a w roku 1935 ponadto niewielkie saldo dochodowe oddziałów zagranicznych. Dochody z powyższych źródeł wynoszą średnio około 13½ % wszystkich dochodów za te dwa lata.

Po stronie wydatków bezpośrednio odpowiadających zadaniom Orbisu, jako narodowego biura podróży, są wydatki na propagandę turystyczną, stanowiące średnio około 5% wszystkich wydatków. Resztę pochłania administracja z prowizjami, podatki, odpisy na rezerwę i amortyzację i t.d. Przyjmując, że w tej reszcie mieści się koszt obsłużenia imprez turystycznych równy dochodowi z nich, znajdziemy, że w latach 1934 i 1935 wydatki na cele bezpośrednio produkcyjne - propagandę turystyczną i imprezy turystyczne - wynosiły około 19% wszystkich wydatków. W okresie gospodarki prywatnej w latach 1931 i 1932 takimi bezpośrednio produkcyjnymi wydatkami były tylko wydatki na propagandę turystyki w wysokości około 7½ % wszystkich wydatków.

Zestawienie bilansów przedstawia się jak następuje:

A k t y w a .	1/I.1931	1/I.1932	1/I.1933	1/7.1933	1/I.1934	1/I.1935	1/I.1936
Kasa	775.580	784.270	246.352	258.426	1.164.469	1.405.469	1.042.403
Agencje	39.870	23.679	19.422	59.973	163.210	116.174	166.347
Oddziały zagranicz ne	-	-	-	648.868	-	62.382	256.103
Korespondenci zagra niczni	395.211	760.080	775.682	54.118	756.203	709.145	199.948
Bilety zagraniczne	263.970	25.151	32.564	30.542	-	12.594	30.853
Dłużnicy	58.427	71.324	171.429	156.258	316.997	166.056	344.519
Nieruchomości	10.000	10.000	10.000	5.000	5.000	5.000	-
Ruchomości i inwe stycje	320.168	396.284	406.795	181.360	156.119	177.703	235.745
Koszty założenia oddziałów zagranicz	-	-	-	8.750	8.750	59.301	14.022
Udziały w przedsię biorstwach	-	-	-	-	-	34.630	83.380
Depozyty	149.574	149.574	149.574	-	-	-	-
Imprezy nie-zakończone	120.000	120.000	100.000	-	-	-	4.813
Likwidacja	429.089	369.402	363.994	-	-	-	-
Sumy przechodnie	221.656	223.213	48.680	52.589	123.077	280.970	361.063
Straty	155.576	47.315	250.801	2.046.833	-	-	-
R a z e m	2.939.121	2.980.292	2.575.293	3.502.717	2.693.825	3.029.424	2.739.196

Pasywa.	1/I.1931.	1/I.1932.	1/I.1933.	1/7.1933.	1/I.1934.	1/I.1935.	1/I.1936.
Kapitał udziałowy	30.000	100.000	100.000	100.000	500.000	500.000	500.000
Kapitał zapasowy	65.502	502	502	502	502	13.617	31.480
Fundusz amortyzacyjny	-	-	-	-	-	29.655	34.915
Banki	89.152	-	-	-	-	-	-
Polskie Koleje Państwowe	2.094.661	1.239.592	1.454.920	2.204.410	339.221	1.267.959	1.212.249
Agencje	145.830	51.275	27.344	10.256	-	3.727	20.067
Oddziały zagraniczne	-	-	-	53.555	-	-	11.477
Korespondenci zagraniczni	131.572	168.252	362.589	250.301	313.730	460.738	120.318
Bilety zagraniczne	-	-	-	871	-	-	-
Wierzyciele	30.524	38.316	121.185	204.906	153.369	198.196	295.991
Kaucje	149.574	149.574	149.574	-	-	-	-
Imprezy niezakończone	-	-	-	-	-	83.451	23.128
Likwidacje	42.998	-	-	-	-	-	-
Sumy przechodnie	38.941	1.232.781	359.179	677.916	1.342.773	365.058	407.430
Zyski	120.367	-	-	-	44.230	107.023	82.141
Razem	2.939.121	2.980.292	2.575.293	3.502.717	2.693.825	3.029.424	2.739.196

Przy porównywaniu bilansów za poszczególne łata należy pamiętać, że z długu Polskich Kolei Państwowych na 1 lipca 1933 r. w sumie 2.204.410 zł. suma 131.420 zł. została spłacona w kwietniu 1934 r., pozostała zaś suma 2.072.990 zł. została wyodrębniona jako nieoprocentowany dług pozabilansowy, spłacany ratami z superdywidendy.

Z sumy tej spłacono:

w roku	1933	-	14.115 zł.
"	1934	-	33.160 "
"	1935	-	21.963 "

Wobec tego całkowity dług Polskich Kolei Państwowych wynosił:

	Dług bilansowy	Dług pozabilansowy	Dług całkowity
na 1/I.1934	339.221	2.058.875	2.398.096
" 1/I.1935	1.267.959	2.025.715	3.293.674
" 1/I.1936	1.212.249	2.003.752	3.216.001

Zobowiązania Orbisu oraz istniejące na ich pokrycie płynne aktywa przedstawiały się następująco:

Zobowiązania /pasywa/	1/I.1931.	1/I.1932.	1/I.1933.	1/8.1933.	1/I.1934.	1/I.1935.	1/I.1936.
4. Banki	89.152	-	-	-	-	-	-
5. Polskie Koleje Państwowe	2.094.661	1.239.592	1.454.920	2.204.410	339.221	1.267.959	1.212.249
6. Agencje /saldo/	105.960	27.596	7.922	-	-	-	-
8. Korespondenci zagraniczni /saldo/	-	-	-	196.183	-	-	-
10. Wierzyciele /saldo/	-	-	-	48.648	-	32.140	-
12. Imprezy niezakończone /saldo/	-	-	-	-	-	83.451	18.315
14. Sumy przechodnie /saldo/	-	1.009.568	310.499	625.327	1.219.696	84.088	46.367
Razem	2.289.773	2.276.756	1.773.341	3.074.568	1.558.917	1.467.638	1.276.931
Pokrycie /aktywa/							
1. Kasa	775.580	784.270	246.352	258.426	1.164.469	1.405.469	1.042.403
2. Agencje /saldo/	-	-	-	49.717	163.210	112.447	146.280
3. Oddziały zagraniczne /saldo/	-	-	-	595.313	-	62.382	244.626
4. Korespondenci zagraniczni /saldo/	263.639	591.828	413.093	-	442.473	248.407	79.630
6. Dłużnicy /saldo/	27.903	33.008	50.244	-	163.628	-	48.528
14. Sumy przechodnie /saldo/	182.715	-	-	-	-	-	-
Razem	1.249.837	1.409.106	709.689	903.456	1.933.780	1.828.705	1.561.467
Saldo pasywów	1.039.936	1.867.650	1.063.652	2.171.112	-	-	-
Saldo aktywów	-	-	-	-	374.863	361.067	284.536

Za czasów gospodarki prywatnej płynne aktywa pokrywały średnio tylko około 52% zobowiązań, za czasów gospodarki państwowej pokrywają je z nadwyżką średnio 24 %. Jeżeli jednak uwzględnić dług pozabilansowy, to procent pokrycia zobowiązań przez płynne aktywa będzie przy gospodarce państwowej prawie taki sam, jak przy gospodarce prywatnej - średnio około 51 %.

Bliższa analiza bilansów daje wynik następujący:

1. Majątek stały.

Wartość majątku stałego wynosiła w roku 1928	zł.	166.000
" " " " " " 1935	"	217.000
wzrosła więc o.	"	51.000

2. Amortyzacja.

Amortyzacja normalna zgodna jest z bilansową:
/ w r.1930 zł.8.000, 1931 zł. 9.000, w r.1932 nie było, w r.1933 zł. 32.000 w r.1934 zł. 30.000, w r.1935 zł.35.000/

3.Kapitały własne.

Kapitał zakładowy "ORBISU" wynosił w latach:

1928,1929,1930	zł.	30.000
w latach 1931 i 1932	zł.	100.000
W r.1933 t.j. od czasu przejęcia przez Skarb Państwa za pośrednictwem banku "Polska Kasa Opieki" w dn.3.VIII,1933,wzrasta do kwoty " . . .	zł.	500.000
w czym udział Skarbu Państwa przez Bank "Polska Kasa Opieki".	zł.	499.000
Udział prywatny.	zł.	1.000

i pozostaje w tej wysokości w latach 1934 i 1935.

4. Kapitał obrotowy.

Własny w r. 1928	zł. 25.000
" " " 1935	zł. 488.000
Czyli wynosi o	zł. 463.000
Pożyczony w r. 1928	zł.2001.000
" " " 1935	zł.2036.000
Wzrósł o	zł. 35.000

Kapitał obrotowy wykazuje znaczną przewagę kapitału pożyczonego; w roku 1935 stosunek kapitału własnego do pożyczonego wynosił zaledwie około 24 %.

5. Zadłużenie w Skarbie Państwa Polskich Kolei Państowych

Wynosiło w roku	1928	zł.1.572 tys.
" " "	1929	zł.1.436 "
" " "	1930	zł.2.095 "
" " "	1931	" 1.240 "
" " "	1932	" 1.455 "
Dług bilansowy 339 tyś.zł. " pozabilansowy n2.059 " "	1933	" 2.398 "
Dług bilansowy zł. 1.268 tys. " pozabilansowy2.026 "	1934	" 3.294 "
Dług bilansowy zł. 1.212 tys. " pozabilansowy 2.004 "	1935	" 3.216 "

UWAGA: z długu Polskich Kolsi Państwowych na dz.1.VII.1933 r. została wydzielona suma zł.2.072.990.-, jako nieoprocentowany dług pozabilansowy, spłacony ratami z superdywidendy / pismo Ministerstwa Komunikacji z dn.23.X.1933 r. /

Na poczet sumy tej spłacono:

w r. 1933	zł.	14.115,-
" " 1934	"	33.160,-
" " 1935	"	21.963,-
Razem	zł.	69.238,-

6. Unieruchomione środki państwowe w dn.31.XII.1935 r.

a/ Udział Skarbu Państwa przez Bank "Polska Kasa Opieki" w kapitale zakładowym .... zł. 499 tys.

b/ Zadłużenie w Polskich Kolejach Państwowych

Dług bilansowy	zł. 1.212 tys.	
Dług pozabilansowy	" 2.004 "	" 3.216 tys.
	Razem	zł.3.715 tys.

7. Straty Skarbu Państwa.

a/ Różnica na nieoprocentowaniu kapitału zakładowego /6% p.a./

r. 1933 /5 mies./	zł.499 tys.	zł.	12.475,-
" 1934	" 499 "	"	29.940,-
" 1935	" 499 "	"	29.940,-
	Razem	zł.	72.355

b/ Straty z tytułu podatków nie było, gdyż "ORBIS" opłaca wszystkie podatki.

Szczegółowa analiza bilansowa za lata 1933 - 1936 mieści się na str.73 niniejszego sprawozdania.

Za rok 1935 Orbis wydał sprawozdanie opisowe o swej działalności. Działalność ta według sprawozdania przedstawiała się w sposób następujący:

Rozwój organizacyjny.

W ciągu roku 1935 uruchomiono następujące nowe placówki Orbisu:

a/ placówki krajowe:

1 oodział stały

1 " sezonowy

17 agencyj stałych

1 agencję sezonową

Razem 20 placówek

b/ placówki zagraniczne

3 agencje /w Antwerpii, Bytomiu i Tel-Avivie/;

2 delegatury /w Budapeszcie i Rydze/.

Razem 5 placówek.

Działalność turystyczna.

W działaniu turystyki krajowej Orbis obsłużył 350 pociągów

popularnych i 18 zjazdów o charakterze narodowym, gospodarczym i turystycznym , w których wzięło udział około 75.000 osób. W pierwszej połowie roku organizację pociągów popularnych i zjazdów Orbis przeprowadzał bezpośrednio z zainteresowanymi organizacjami społecznymi i władzami kolejowymi. W drugiej połowie roku powstała Liga Popierania Turystyki, która otrzymała od Ministerstwa Komunikacji wyłączne prawo organizowania tych imprez, i wtedy rola Orbisu sprowadziła się do inicjatywy uruchomiania pociągów, propagandy i sprzedaży kart uczestnictwa.

Oprócz powyższych imprez, realizowanych wspólnie z Ligą Popierania Turystyki, Orbis organizował wycieczki lokalne, przeważnie autobusowe i wodne.

W dziale turystyki z zagranicy do Polski placówki zagraniczne Orbisu zorganizowały szereg wycieczek, pielgrzymek i indywidualnych przejazdów o ogólnej ilości osób:

Z Anglii	-	320	osób
" Austrii		443	"
" Francji		536	"
" Niemiec		8.485	"
" Palestyny		210	"
R a z e m		10.094	osób

W dziale turystyki tranzytowej oddział Orbisu w Paryżu zorganizował 67 indywidualnych przejazdów.

W dziale turystyki z Polski zagranicę Orbis zorganizował 91 wycieczek zbiorowych o ogólnej ilości 3.645 uczestników. Podział tych wyjazdów, według krajów przeznaczenia, był następują-

cy:

do Anglii	-	40	osób
" Austrii	-	700	"
" Belgii	-	400	"
" Bułgarii	-	600	"
" Czechosłowacii	-	100	"
" Estonii	-	20	"
" Francji	-	180	"
" Jugosławii	-	300	"
" Litwy	-	15	"
" Łotwy	-	100	"
" Niemiec	-	800	"
" Palestyny	-	20	"
" Rumunii	-	100	"
" Turcji	-	20	"
" Węgier	-	200	"
" Włoch	-	50	"
R a z e m		3.645	osób

W dziale turystyki morskiej Orbis zorganizował szereg wycieczek, przejazdów grupowych i indywidualnych na polskich liniach żeglugowych, w ogólnej ilości około 2.200 osób.

Działalność handlowa.

Najważniejszym działem pracy i głównym źródłem dochodu Orbisu pozostaje sprzedaż biletów kolejowych. W ciągu roku

1935 Orbis sprzedał biletów kolejowych nakładu Polskich Kolei Państwowych, nakładu własnego i nakładu zagranicznych biur podróży na ogólną sumę 33,3 milionów złotych - o 27 % więcej niż w roku 1934.

Na podstawie umowy, zawartej z Międzynarodowym Towarzystwem Wagonów Sypialnych Orbis otrzymał od czerwca 1935 r. do komisowej sprzedaży bilety na miejsca sypialne i sprzedał tych biletów do końca roku na sumę 127.531 zł.

Na zasadzie umowy z Polskimi Liniami Lotniczymi "Lot" Orbis sprzedaje bilety lotnicze na połączenia krajowe i zagraniczne. Biletów tych sprzedano w 1935 r. za 83.770 zł. - o 154% więcej, niż w roku 1934. Oprócz tego Orbis wespół z "Lotem" organizował tanie loty nad Warszawą i Krakowem i wycieczki lotnicze z Warszawy do Wilna, Berlina i Bukaresztu.

Na mocy umów, zawartych z większymi towarzystwami okrętowymi, Orbis sprzedawał karty okrętowe na ważniejsze połączenia morskie i rezerwował miejsca na statkach dla pasażerów, posiadających powrotne lub wykupione za Oceanem karty okrętowe.

Stosownie do umów, zawartych z Dyrekcjami tramwajów w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Bydgoszczy i Poznaniu, Orbis sprzedawał w tych miastach okresowe bilety tramwajowe miesięczne i kwartalne. Biletów tych sprzedano w roku 1935 za 1.747.594 zł.- - o 21 % więcej, niż w roku 1934.

Na podstawie umów, zawartych z większymi hotelami w Polsce i zagranicą, z towarzystwami autobusowymi i ze Związkami propagandy turystycznej Orbis sprzedawał bony hotelowe, rezerwował pokoje w hotelach, sprzedawał bony żywnościowe, załatwiał

przewozy z dworców do hotelów i odwrotnie osób i bagażu oraz sprzedawał bony na zwiedzanie miast i okolic podmiejskich.

Na zasadzie umowy, zawartej z Ligą Popierania Turystyki oraz umów doraźnych, zawieranych z instytucjami społecznymi, gospodarczymi i innymi, organizującymi różne imprezy, Orbis wydawał na te imprezy karty uczestnictwa, legitymacje, karnoty i t.p., upoważniające do korzystania z rozmaitych zniżek. Kart takich sprzedano w roku 1935 około 75.000 sztuk, nie licząc kart na pociągi popularne. Ponadto Orbis sprzedawał karty uczestnictwa na niektóre imprezy zagraniczne: austriackie, czechosłowackie, niemieckie i węgierskie.

Z dniem 1 czerwca 1935 r. Orbis przejął na własny rachunek kasę teatralną i koncertową w Warszawie, otwierając sprzedaż biletów teatralnych, koncertowych, kinowych, na imprezy sportowe, wyścigi konne oraz wszełkiego innego rodzaju widowiska. Od czerwca do końca roku 1935 sprzedano ogółem 119.178 biletów. Poza tym z końcem roku Orbis zawarł umowę z Towarzystwem Krzewienia Kultury Teatralnej, na mocy której kasa teatralna Orbisu otrzymała wyłączną sprzedaż biletów normalnych i abonamentowych do teatrów Towarzystwa.

Orbis sprzedawał w roku 1935 otrzymane w komis różnego rodzaju wydawnictwa o charakterze podróżniczym i turystycznym. Wydawnictw takich sprzedano około 5.000 egzemplarzy, w tym 2.900 egzemplarzy Urzędowego Rozkładu Jazdy.

Na podstawie umów, zawartych z zagranicznymi biurami podróży i odnośnymi bankami, Orbis sprzedawał czeki podróżnicze na Niemcy i Węgry. W roku 1935 sprzedano takich czeków na ogólną

sumę 440.098 zł.

Na mocy umowy zawartej z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych w Warszawie, Orbis posiada na dworcu głównym w Warszawie biuro bagażowe, ułatwiające podróżnym nadawanie i odbiór bagaży. W roku 1935 biuro bagażowe załatwiło około 3.000 sztuk bagażu.

Działalność propagandowa.

Orbis w ciągu roku 1935 wydawał miesięcznik "Turystyka" w nakładzie 10.000 - 14.000 egzemplarzy, zależnie od sezonu, i miesięcznik biuletyn prasowy "Wiadomości prasowe Orbisu" w nakładzie 250 - 300 egzemplarzy. Oprócz tego zamieścił w prasie krajowej i zagranicznej około 1.500 wzmianek prasowych, około 180 artykułów, około 1.260 ogłoszeń i około 90 fotografij, nie licząc wzmianek, artykułów i ogłoszeń, zamieszczonych lokalnie przez oddziały i agencje krajowe i zagraniczne.

Ponadto Orbis wydał 3 przewodniki turystyczne, 6 broszur, szereg prospektów, ulotek, plakatów, afiszów i t.p.

Propaganda specjalna prowadzona była za pomocą radja, filmów wyświetlanych w kinoteatrach, specjalnych nalepek bagażowych, specjalnych odznak dla uczestników wycieczek i wreszcie udziału Orbisu w wystawie drogowej w Warszawie, wystawie turystyczno-sportowej w Krakowie i w zlocie harcerskim w Spale.

5. ODDZIAŁY ORBISU.

Działalność oddziałów krajowych Orbisu ilustruje następujące zestawienie ich dochodów i wydatków za 10 miesięcy

1936 roku, ułożone w porządku ich zyskowności:

Oddziały	Dochody	Wydatki	Z y s k.	Strata	Stosunek procentowy wydatków do dochodów
Warszawa Główna	238.959	135.398	103.561	-	56,7 %
Poznań	78.390	38.200	40.190	-	48,7 %
Warszawa, Marszałkowska 153	89.819	62.345	27.474	-	69,4 %
Warszawa - Nalewki 8	45.130	29.578	15.552	-	65,5 %
Kraków	68.674	53.370	15.304	-	77,7 %
Łódź	48.658	35.634	13.024	-	73,2 %
Lwów	58.923	46.108	12.815	-	78,3 %
Katowice	45.083	38.376	6.707	-	85,1 %
Bydgoszcz	23.621	17.656	5.965	-	74,7 %
Krynica	15.889	9.975	5.908	-	62,8 %
Toruń	16.566	13.591	2.975	-	82,0 %
Zakopane	21.447	18.480	2.967	-	86,2 %
Wilno	24.032	21.834	2.198	-	90,9 %
Częstochowa	10.305	9.508	797	-	92,3 %
Warszawa - Praga	3.517	4.747	-	1.230	135,0 %
Gdynia	53.771	63.596	-	9.825	118,3 %
	842.778	598.396	244.382	-	71,0 %

Widać, że wszystkie oddziały są dochodowymi z wyjątkiem oddziału Warszawa-Praga i oddziału w Gdyni.

Oddziały zagraniczne Orbisu istnieją we Francji, Belgii, Austrii i Niemczech. Oddziały francuskie mają Centrale w Paryżu i oddziały w Paryżu, Lille i Strasburgu, oddziały belgijskie - Centralę w Brukseli i oddział w Liege. Oddział austriacki mieści się w Wiedniu, oddział niemiecki w Berlinie.

Wszystkie oddziały zostały założone w roku 1934 z wyjątkiem oddziałów francuskich, które powstały w roku 1931 w postaci oddzielnego przedsiębiorstwa z 50% udziałem Orbisu. W roku 1934 pozostałe 50% udziałów przeszły również na własność Orbisu, który jest obecnie wyłącznym właścicielem wszystkich oddziałów zagranicznych.

O ile placówki krajowe Orbisu powinny przede wszystkim realizować zadania, stawiane narodowym biurom podróży, a więc dążyć do rozwoju turystyki wewnętrznej i importowej, uprawiając turystykę eksportową jedynie w miarę koniecznej potrzeby i nie stawiając na pierwszym planie osiągnięcia dochodowości przedsiębiorstwa, o tyle jego placówki zagraniczne, dążą również przede wszystkim do propagowania i rozwinięcia turystyki z danego kraju do Polski, powinny jednocześnie starać się o możliwie najszersze prowadzenie imprez najwięcej dochodowych niezależnie od tego, czy to będą imprezy wewnętrzne, importowe lub eksportowe w stosunku do danego państwa, aby w ten sposób przyczynić się do zwiększenia dochodów przedsiębiorstwa i dostarczenia środków finansowych dla prowadzenia polityki właściwego narodowego

biura podróży.

W związku z tym działalność placówek zagranicznych Orbisu można rozbić na dwa zasadnicze działy:

a/ działalność propagandowo-reklamową na korzyść turystyki do Polski, werbowanie turystów i organizowanie wycieczek do Polski;

b/ wszelkiego rodzaju dochodowe imprezy turystyczne o charakterze czysto handlowym, mające na celu osiągnięcie możliwie największego dochodu.

Działalność propagandowa i organizacja turystyki do Polski daje, jak dotychczas, wyniki dość słabe. Należy tu przezwyciężyć pewną bezwładność społeczeństwa zagranicznego, przyzwyczajonego orientować się w dziedzinie turystyki w niektórych ustalonych kierunkach, / mało na ogół uświadomionego o Polsce /, spotykającego się w niektórych wypadkach z ograniczeniami dewizowymi i innymi, i zadawalniając się na razie skromnymi wynikami, dążyć do osiągnięcia coraz lepszych rezultatów w przyszłości. Dużą rolę odgrywa tu ogólne nastawienie polityczne danego państwa względem Polski oraz stosunki osobiste personelu poszczególnych placówek ze społeczeństwem miejscowym i prasą miejscową.

W organizowaniu imprez dochodowych trzeba walczyć z konkurencją innych biur podróży, rozporządzających często większymi środkami finansowymi niż Orbis, dawniej od niego egzystujących i lepiej od niego wprowadzonych. Konkurencję tę może i powinno w niektórych wypadkach zastępować odpowiednie porozumienie.

Odnośnie działalności poszczególnych oddziałów zagranicznych Orbisu należy zauważyć:

Oddział w Paryżu, obejmujący Centralę w Paryżu oraz oddziały w Paryżu, Lille i Strasburgu, przyniósł w roku 1935 zysk w wysokości 585.126 fr.fr. Dochód oddziału składa się głównie z prowizji za bilety i zysków z różnic kursowych. Zorganizowane przez oddział przewozy obejmują prawie wyłącznie reemigrantów i turystów miedzynarodowych, podczas gdy turystów do Polski było zaledwie 60. Reemigracja robotników polskich do kraju - na stałe lub czasowo jest jednym z najważniejszych działów imprez dochodowych. Reemigracja na stałe, która osiągnęła niedawno bardzo znaczne rozmiary wskutek zarządzeń eksterminacyjnych rządu francuskiego, obecnie, w miarę łagodzenia tych zarządzeń stopniowo zanika i zastępowana jest coraz bardziej reemigracją czasową, na urlopy, po których robotnik polski wraca z powrotem na miejsce pracy zagranicę. Zarobek dla Orbisu przy reemigracji jest bardzo znaczny ze względu na możność nabywania biletów na przejazd przez Niemcy za registermarki i otrzymania zniżek przy formowaniu grup już poczynając od 8 osób. Z różnicy pomiędzy ceną biletu normalnego i ulgowego Orbis pobiera 50% do 75%. Personel oddziału i pododdziałów liczy 46 osób z uposażeniem rocznym 650.000 fr.fr.

Oddział w Brukseli, obejmujący Centralę w Brukseli i oddział w Liege, dał w roku 1935 zysk w sumie 150.760 fr.b. Głównym źródłem dochodu była prowizja od biletów. Poza sprzedażą biletów oddział zajmował się turystyką międzynarodową i

reemigracją, przeprowadzoną w tem sam sposób, jak i przez oddziały francuskie. Turystyka do Polski dawała wyniki bardzo słabe.

Personel oddziału i pododdziału wynosił 7 osób, pobierających uposażenie w wysokości 146.000 fr.b. rocznie.

Oddział w Wiedniu dał w roku 1935 deficyt w wysokości 28.646 sh Dochód swój czerpał przede wszystkim z prowizji za bilety, a następnie z imprez turystycznych. Turystyka do Polski rozwijała się słabo. W pierwszych czterech miesiącach roku 1936 sytuacja wybitnie się poprawiła: dochód z prowizji biletowych wzrósł o 20%, a dochód z imprez turystycznych przeszło czterokrotnie i przewyższał dochód z prowizji, przy czym bardzo silnie rozwinęły się wycieczki z Austrii do Polski.

Personel oddziału liczy 7 osób, pobierających 18.000 sh rocznie.

Oddział w Berlinie dał w 1935 roku 9.002 Rm. deficytu. Główne źródło dochodu stanowią prowizje od sprzedanych biletów. Ten dział czynności rozwija się pomyślnie. Natomiast drugi dział czynności - imprezy wycieczkowe - napotyka na wielkie trudności skutkiem ograniczeń dewizowych i innych zarządzeń rządu Rzeszy o charakterze restrykcyjnym, omówionych bliżej w sprawozdaniu Kierownika oddziału. Należy wobec tego spodziewać się deficytu i w roku 1936 i traktować ten oddział jako placówkę propagandowo-polityczną, w oczekiwaniu lepszych warunków.

Personel oddziału liczy 5 osób z uposażeniem 11.000 Rm. rocznie.

6. PRZYWILEJE ORBISU.

Po przejęciu Orbisu przez Bank "Polska Kasa Opieki" została zawarta z Ministerstwem Komunikacji nowa umowa w dn. 23 września 1933 r., uzupełniona pismem tegoż Ministerstwa z dn. 23 września 1933 r. , 23 października 1933 r. i 17 grudnia 1934 r., która zastąpiła poprzednie umowy, zawarte przez Zarząd prywatny w dn. 8 stycznia 1931 r. i 31 maja 1932 r. W porównaniu do tych umów Orbis z chwilą przejścia na własność Państwa, otrzymał na mocy nowej umowy następujące przywileje:

1/ Dawna umowa ustalała zadłużenie Orbisu względem Polskich Kolei Państwowych na dzień 1 stycznia 1931 r. w sumie 1.117.652 zł. oprocentowane w stosunku 3% rocznie i zobowiązywała Orbis do spłaty tego zadłużenia w następujących ratach:

w roku	1931	-	80.000	zł.
"	1932	-	80.000	"
"	1933	-	80.000	"
"	1934	-	110.000	"
"	1935	-	110.000	"
"	1936	-	110.000	"
"	1937	-	135.000	"
"	1938	-	135.000	"
"	1939	-	135.000	"
"	1940	-	resztę	

Z powyższych rat Orbis w okresie gospodarki prywatnej spłacił w 1931 r. 80.000 zł., pozostał więc dług w sumie

1.117.652 zł. - 80.000 zł. = 1.037.652 zł.

Nowa umowa doliczyła do tego długu bilans strat Orbisu na dzień 1 lipca 1933 r., spisanych z jego bieżących zobowiązań, w wysokości 1.035.338 zł. i sumę pozostałych zobowiązań bieżących Orbisu wobec Polskich Kolei Państwowych w wysokości 131.420 zł., ustalając całkowite zadłużenie na dzień 1 lipca 1933 r. w sumie 1.037.652 zł.+ 1.035.338 zł + 131.420 zł. = 2.204.410 zł.

Z powyższej sumy kwota 131.420 zł. stanowiąca zobowiązania bieżące Orbisu względem Polskich Kolei Państwowych winna była być wpłacona przez Orbis do dn. 14 kwietnia 1934 r. co zostało dokonane, reszta zaś w sumie 1.037.652 zł.+ 1.035.338 zł.=2.072.990 zł. została wyodrębniona, jako nieoprocentowany dług pozabilansowy, spłacany w ratach rocznych w wysokości 50% nadwyżki zysków rocznych ponad 6% od kapitału zakładowego w latach 1933, 1934 i 1935 oraz po 75% tej nadwyżki w latach następnych.

Zestawiając sumy, które należało by wpłacić według dawnej umowy z sumami, wpłaconymi według nowej umowy, otrzymamy następujące wyniki:

Rok.	Należało wpłacić według dawnej umowy	Wpłacono według nowej umowy	Różnice
	złotych		
1933	80.000	14.115	65.885
1934	110.000	33.160	76.840
1935	110.000	21.963	88.037
Razem	300.000	69.238	230.762

2/ Na mocy nowej umowy Orbis zwolniony został od obowiązku wpłacania corocznych rat dzierżawnych w wysokości 50.000 zł. oraz od złożenia gwarancji bankowej na sumę 400.000 zł.

3/ Superprowizja od sprzedanych biletów wypłacana Orbisowi przez Polskie Koleje Państwowe została podwyższona o 1/2 %.

4/ Orbis zwolniony został od obowiązku płacenia odsetek zwłoki w wysokości stopy dyskontowej Banku Polskiego za nieterminowe przekazywanie Polskim Kolejom Państwowym należności za bilety sprzedane zagranicą w razie wprowadzenia ograniczeń dewizowych lub powstania innych przeszkód, niezależnych od Orbisu.

5/ Prawo wyłącznej sprzedaży biletów kolejowych, poza biurami podróży, którym ono już zostało przyznane, Orbis otrzymał na cały czas trwania umowy, zamiast jak poprzednio, na 5 lat, z równoczesnym przyznaniem mu automatycznego korzystania z ulg lub przywilejów, udzielonych innym biurom podróży, uprawnionym do sprzedawania biletów na podstawie już istniejących umów.

6/ Przyznano Orbisowi zwrot kosztów propagandy turystycznej, czynionej przezeń na zlecenie Polskich Kolei Państwowych.

7/ Zwolniono Orbis z obowiązku okazywania pomocy technicznej i finansowej polskim organizacjom krajoznawczym i turystycznym.

W świetle tych ulg, przyznanych Orbisowi po przejściu jego na własność Państwa, inaczej się przedstawia porównanie wyników finansowych, osiągniętych przy gospodarce prywatnej i państwowej. Sprawozdania rachunkowe za rok 1934 wykazują zysk w sumie 107.022 zł. , a za rok 1935 zysk w sumie 82.141 zł.

Gdyby jednak, nie mówiąc o innych ulgach, przyjąć tylko, że w tych latach należało spłacać dług według starej umowy po 100.000 zł rocznie - i wnosić raty dzierżawne po 50.000 zł rocznie, to zamiast wskazanych wyżej zysków otrzymalibyśmy deficyt: za 1934 r. - 19.818 zł i za 1935 r. - 55.896 zł. W rzeczywistości te deficyty byłyby znacznie większe, bo Orbis musiałby według starej umowy wnosić nie tylko raty po 110.000 zł rocznie na umorzenie starego długu z procentami, lecz i spłacać z bieżących dochodów dalszy dług w sumie 1.035.338 zł, który nowa umowa doliczyła do starego i wyodrębniła, jako bezprocentowy dług pozabilansowy, spłacany z superdywidendy. Dalej Orbis ponosiłby koszty gwarancji bankowej, musiałby opłacać odsetki zwłoki za wstrzymane za granicą skutkiem ograniczeń dewizowych należności Polskich Kolei Państwowych, otrzymałby mniejszą superprowizję za sprzedane bilety kolejowe i t.d.

Specjalnych przywilejów w dziedzinie podatkowej, rachunkowej, publiczno-prawnej, ubezpieczeń społecznych i t.d. Orbis w porównaniu z przedsiębiorstwami prywatnymi nie posiada. Można wspomnieć tylko o okólniku, wydanym w roku 1935 przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, zalecającym podległym mu instytucjom i urzędom korzystanie z usług Orbisu.

Ilustracją przywilejów, z jakich faktycznie korzysta Orbis jest ogłaszanie jego reklam w audycjach Polskiego Radia, które nie ogłasza reklam prywatnych przedsiębiorstw podróży.

7. STOSUNEK ORBISU DO INNYCH ORGANIZACYJ PODRÓŻNICZYCH W POLSCE

Inne organizacje podróżnicze w Polsce poza Orbisem mogą być podzielone na trzy kategorje. Do pierwszej z nich należą prywatne krajowe biura podróży, do drugiej - Międzynarodowe towarzystwo wagonów sypialnych "Wagons-Lits Cook" i do trzeciej - Liga Popierania Turystyki.

Prywatnych krajowych biur podróży istnieje kilka, jako to "Francopol", "Argos", "Union Lloyd". Biura te nie mają prawa sprzedaży biletów kolejowych, nie ponoszą obowiązku w zakresie propagandy turystyki wewnętrznej i z zagranicy do Polski i pracują przeważnie w dziedzinie turystyki z Polski zagranicę. Orbis nie pozostaje z nimi w bliższych stosunkach.

Międzynarodowe towarzystwo wagonów sypialnych "Wagons Lits Cook" na mocy umowy, zawartej z Ministerstwem Komunikacji dn. 13 kwietnia 1929 r., posiada na równi z Orbisem prawo sprzedaży biletów kolejowych, na warunkach analogicznych z Orbisem. Tytułem prowizji od sprzedanych biletów Towarzystwo otrzymało w 1934 r. - 197.343 zł., a w 1935 r. - 217.575 zł. W zamian za to Towarzystwo winno prowadzić akcję, zmierzającą do ożywienia ruchu podróżnych w Polsce i do Polski, za pomocą wszystkich swoich agentur w Polsce i poza jej granicami, oraz współdziałać w dziedzinie turystyki z polskimi organizacjami krajoznawczymi i turystycznymi. Stosunek Orbisu do Towarzystwa "Wagons

-Lits Cook" został uregulowany porozumieniem zawartym dn. 20 maja 1935 r., które określiło sposoby wzajemnego współdziałania i podziału czynności.

Liga Popierania Turystyki została założona w roku 1935 celem stworzenia warunków, sprzyjających rozwojowi turystyki w Polsce, oraz inicjowania, krzewienia i popierania wszelkich poczynań turystycznych. Kierownictwo Zarządu Głównego Ligi spoczywa faktycznie w rękach Ministerstwa Komunikacji, a jej delegatur, stanowiących organa wykonawcze tegoż Zarządu - w rękach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych. Liga otrzymała od Ministerstwa Komunikacji daleko idące prawa i przywileje, jako to: wyłączne prawo organizowania wycieczek w pociągach popularnych i przejazdów indywidualnych na święta, manifestacje, uroczystości i t.p., prawo organizacji przejazdów i wycieczek z zagranicy, przejazdów na targi, wystawy, zjazdy i t.p. prawo pobierania specjalnych opłat przy przejazdach za biletami turystycznymi i t.p.

Działalność swą Liga rozwija w dziedzinie turystyki wewnętrznej.

Stosunek Orbisu do Ligi Popierania Turystyki określony został na podstawie porozumienia, zawartego dn. 20 września 1935 r. i działającego z mocą wsteczną od dn. 1 czerwca 1935 r.

Porozumienie to ustala wzajemną współpracę obu organizacyj i rozgranicza zakres ich działalności.

8. PROGRAM ORBISU NA PRZYSZŁOŚĆ

Program działalności Orbisu na przyszłość ujęty jest

w opracowanych przez Zarząd Orbisu: planie finansowym na rok 1936 i wytycznych na rok 1936/37.

Plan finansowy na rok 1936 w porównaniu z wynikami, osiągniętemi w roku 1935 przedstawiał się w sposób następujący:

Dochody	Rzeczywiste w roku 1935	Preliminowane na rok 1936	W roku 1936 w porównaniu z r.1935 więcej	mniej
1.Prowizje od biletów	1.719.803	1.652.500	-	67.303
2.Imprezy turystyczne	269.855	238.375	-	31.480
3.Różnice kursowe	120.778	55.000	-	65.778
4.Oddziały zagraniczne	40.516	30.824	-	9.692
5.Różne	152.809	74.000	-	78.809
R a z e m	2.303.761	2.050.699	-	253.062
S t r a t a	-	-	-	-
O g ó ł e m	2.303.761	2.050.699	-	253.062

Rozchody.	Rzeczywiste w r. 1935	Preliminowane na r. 1936	W roku 1936 w porównaniu z r.1935 więcej	mniej
1.Administracja	1.196.658	1.141.000	-	55.658
2.Prowizje i odsetki	539.009	410.700	-	128.309
3.Raty dzierżawne	-	-	-	-
4.Podatki i świadczenia socjalne	257.040	238.300	-	18.740
5.Propaganda turystyczna	138.969	70.000	-	68.969
6.Odpisy na straty i rezerwy	59.224	10.000	-	49.224
7.Amortyzacja	30.043	40.000	9.957	-
8.Likwidacja	-	-	-	-
9.Różne	677	54.500	53.823	-
R a z e m	2.221.620	1.964.500	-	257.120
Z y s k	82.141	86.199	4.058	-
O g ó ł e m	2.303.761	2.050.699	-	253.062

Poszczególne pozycje dochodów i rozchodów układają się w sposób następujący:

	Rok 1935	Rok 1936
D o c h o d y :		
1. Prowizje od biletów	74,6 %	80,6 %
2. Imprezy turystyczne	11,7 %	11,6 %
3. Różnice kursowe	5,3 %	2,7 %
4. Oddziały zagraniczne	1,8 %	3,5 %
5. Różne	6,6 %	3,6 %
	100,0 %	100,0 %
R o z c h o d y :		
1. Administracja	53,9 %	58,1 %
2. Prowizje i odsetki	24,3 %	20,9 %
3. Raty dzierżawne	-	-
4. Podatki i świadczenia socjalne	11,6 %	12,1 %
5. Propaganda turystyczna	6,2 %	3,6 %
6. Odpisy na straty i rezerwy	2,7 %	0,6 %
7. Amortyzacja	1,3 %	2,0 %
8. Likwidacja	-	-
9. Różne	-	2,7 %
	100,0 %	100,0 %

Wydatki na rok 1936/37 wskazują szereg środków, które Orbis zamierza przedsięwziąć celem usprawnienia swej działalności oraz rozwoju turystyki wewnętrznej i zagranicznej.

9. ANALIZA BILANSOWA.

za lata 1933-1936

Analiza niniejsza oparta na przesłankach szczegółowo omówionych w rozdziale VII w części ogólnej sprawozdania, opracowana została w tysiącach złotych, na podstawie bilansów Polskiego Biura Podróży "Orbis" S.A. i specjalnej tablicy statystycznej, wypełnionej przez przedsiębiorstwo.

Projekt analizy został przesłany przedsiębiorstwu, które wniosło różne poprawki, uwzględnione częściowo przez Komisję.

Tablica I

Fundusz Amortyzacyjny.

Rozwój amortyzacji:	1933	1934	1935	1936
Amortyzacja normalna	32	30	35	60
Amortyzacja bilansowa	32	30	35	60
Wysokość niedos.amort.	-	-	-	-
Rozwój Funduszu Amortyz.				
Pozostało na Ultimo roku poprzedniego	32	32	32	35
Przybyło	-	-	3	25
R a z e m	32	32	35	60
Ubyło z tyt.odpisu na całkowite zużycie	-	2	-	-
Pozostaje w bilansach	32	30	35	60

Jak wynika z powyższej tablicy amortyzacja normalna zgadza się z bilansową, tworząc na koniec roku 1936/37 Fundusz Amortyzacyjny w sumie 60.000 zł.

"Orbis"

Tablica II

Rozwój majątku stałego:

Majątek stały	1933	1934	1935	1936	+ - Różnica
Pozostało na Ultimo roku poprzedniego	299	178	183	217	- 82
Przybyło w roku sprawozdawczym	-	5	34	67	+ 67
R a z e m	299	183	217	284	- 15
Ubyło z tyt. zup. zużycia	121	-	-	-	- 121
Pozostaje p/g bilansu	178	183	217	284	+ 106
Mniej Fund. Amortyzacyjny	32	30	35	60	- 28
Majątek stały netto p/g bilansu	146	153	182	224	+ 78

Majątek stały w czasie badanego okresu zwiększył się o sumę zł 106.000 i wynosił na dzień 31.XII.1936 r. zł 284.000. Po potrąceniu amortyzacji bilansowej, majątek stały wynosi zł 224.000.

Tablica III

Rozwój majątku płynnego:

Majątek płynny	1933	1934	1935	1936	+ - Różnica
1. Kasa, banki, papiery, weksle i akcje	1.328	1.387	1.058	656	- 672
2. Różni Dłużnicy	1.061	1.084	1.065	1.271	+ 210
3. Sumy Przechodnie	159	375	399		- 159
Wartość majątku płynnego	2.548	2.846	2.522	1.927	- 621

Majątek płynny w okresie 1933/34 - 1936/37 zmniejszył się o sumę zł 621.000 i wynosił na dzień 31.XII.1936 zł 1.927.000.

Tablica IV.

Rozwój kapitałów własnych:

Kapitały własne.	1933	1934	1935	1936	+- Różnica
Kapitały własne:					
a/ Skarbu Państwa	499	499	499	499	
b/ Przedsiębiorstwa	1	1	1	1	
R a z e m	500	500	500	500	
c/ Różne rezerwy	1	14	31	39	+38
R a z e m	501	514	531	539	+38
Plus zyski z roku sprawozdawczego	+44	+107	+82	-	-44
Stan kapitałów własnych p/g bilansu	545	621	613	539	- 6

Jak wynika z powyższej tablicy przyrost kapitałów własnych w okresie 1933/34 - 1936/37 osiągnął sumę zł 38.000 /różne rezerwy/ i wynosił na dzień 31.XII 1936 sumę zł 539.000.

Tablica V.

Rozwój kapitałów obcych:

Kapitały obce.	1933	1934	1935	1936	+ - Różnica
Zobowiązania względem Sk.P. P.K.P.	339	1.268	1.212	254x/	- 85
Różni wierzyciele	1.810	1.110	879	1.358	-452
R a z e m	2.149	2.378	2.091	1.612	-537

Kapitały obce w czasie badanego okresu zmniejszyły się o sumę zł 537.000 i wynosiły na dzień 31 XII.1936 sumę zł 1.612.000.

---

x/ Niezależnie od zadłużenia normalnego, wykazanego w sumie zł 254 tysiące Orbis winien jest Kolejom Państwowym z tytułu należności nie figurujących obecnie w bilansie /pozabilansowych/ sumę zł 2.072.989,84 /list Ministerstwa Komunikacji z dnia 23.X. 1933 N.T. II 1135/33/.

Tablica VI.

Straty i zyski.

Rozwój zysków i strat.	1933 Straty	1933 Zysk	1934 Straty	1934 Zysk	1935 Straty	1935 Zysk	1936 Straty	1936 Zysk
Z Y S K I								
1. Prow.od biletów		794		1.202		1.720		
2. Imprezy turystyczne		-		262		270		
3. Różnice kursowe		-		275		121		
4. Oddziały zagraniczne		-		-		40		
5. Różne		85		162		153		
		879		1.901		2.304		
S T R A T Y								
1. Administracja	462		1.054		1.197			
2. Prowizja i odsetki	188		384		539			
3. Raty dzierżawne	-		-		-			
4. Podatki i świad.soc.	110		157		257			
5. Propaganda turystycz.	27		84		139			
6. Odpisy na straty i rez.	15		85		59			
7. Amortyzacja	32		30		30			
8. Likwidacja	-		-		-			
9. Różne	1		-		1			
	835	879	1.794	1.901	2.222	2.304		
Zysk z roku operac.	44		107		82			
Strata " "	-		-		-			
Sumy bilansowe	879	879	1.901	1.901	2.304	2.304		

Z Y S K 233

Przedsiębiorstwo w okresie 1933/34 - 1936/37 wykazało zyski w sumie zł 233.000. Podatki w czasie badanego okresu przedsiębiorstwo opłacało.

Tablica VII.

W Y K A Z

zmian, jakie zaszły w bilansach w okresie badanym /służy jedynie jako sprawdzian prawidłowości zestawień rachunkowych/

A K T Y W A | P A S Y W A

	1933	1936	Zmiany + -		1933	1936	Zmiany + -
1. Majątek stały	178	284	+ 106	1. Kapitały własne	501	539	- 6
				Z y s k i	44		
2. Majątek płynny	2.548	1.927	- 621	2. Kapitały obce	2.149	1.612	- 537
3. Straty	-	-	-	3. Fundusz Amortyzacyjny	32	60	+ 28
	2.726	2.211	- 515		2.726	2.211	- 515

VIII. Rekapitulacja.

Okres badania 1933 - 1936 W tysiącach złotych.

Na podstawie powyższej analizy bilansów przedsiębiorstwa Polskiego Biura Podróży "Orbis" S.A. ustalono następujące wyniki:

I. Fundusze Państwowe zaangażowane w przedsiębiorstwie według stanu na dzień 31.XII.1936 r. wynoszą:

UDZIAŁY:

a/ z tyt. udziału w Kapitale Zakładowym /500/ 99,8 %	499
b/ z tyt. proporc. udziału w rezerwach	38
R a z e m	537

WIERZYTELNOŚĆ:

udzielone przez Skarb Państwa zaliczki i t.p.	254
Ogólna suma Funduszów Państwowych	791

1. U W A G A :	Fundusz amortyzacyjny przedsiębiorstwa wynosi	60	
	Niedostateczna amortyzacja	-	60

II. Wyniki finansowe przedsiębiorstwa.

1. W ciągu badanego okresu przedsiębiorstwo dało zyski w sumie		189
które zużyto jak niżej:		
a/ Wypłacono tytułem dywidendy:		
Skarbowi Państwa	60	
b/ Na pokrycie różnych wydatków	129	189
2. W ciągu badanego okresu przedsiębiorstwo dało straty w sumie		6
które odpisano z Kapitału Rezerwowego.		

III. Wyniki finansowe dla Skarbu Państwa.

Fundusze Państwowe Netto /łącznie z kredytami/ ulokowano w przedsiębiorstwie wynoszą		791
Z y s k i :		
1. Efektywne wpłaty do Skarbu Państwa tytułem dywidendy	60	
2. Pozostająca w przedsiębiorstwie proporcjonalne rezerwy	38	98
Koszty Kapitału Skarbu Państwa zaangażowanego w przedsiębiorstwie w postaci Kapitału Zakładowego w latach 1933 - 1936 w wysokości 6 % p.a. wynoszą		120

10. STWIERDZENIA I WNIOSKI KOMISJI.

Na podstawie sprawozdań Podkomisji, badającej działalność przedsiębiorstwa Polskie Biuro Podróży "Orbis", sprawozdań i bilansów tegoż przedsiębiorstwa, konferencyj Prezydium Komisji z udziałem delegatów Ministerstwa Komunikacji, przedstawicieli badanego przedsiębiorstwa i przedstawicieli Banku "Polska Kasa Opieki", Komisja stwierdza co następuje:

1. Orbis jest t.zw. narodowym biurem podróży, obowiązanym do uprawiania polityki turystycznej i podróżniczej, mającej na celu w pierwszej linii interes Państwa, a więc propagandę i rozwój turystyki wewnętrznej oraz przyciąganie turystów i podróżnych z zagranicy. Jako narodowe biuro podróży Orbis winien być zatem organem wykonawczym państwowej polityki turystycznej i podróżniczej w myśl wskazań czynników państwowych.

Nie było dostatecznie ważnych przyczyn o doniosłości ogólno-państwowej, które by usprawiedliwiały przejęcie Orbisu w roku 1933 z rąk prywatnych przez Państwo. Działały tu raczej okoliczności natury finansowej w postaci zadłużenia Orbisu względem Polskich Kolei Państwowych i niepomyślnych wyników pieniężnych gospodarki prywatnej. Za granicą narodowe biura podróży bądź to stanowią wyłączną własność państwa, względnie kolei państwowych, bądź są zorganizowane w formie spółek, opartych z reguły na dość znacznym kapitale zakładowym, w którym w wybitnym stopniu partycypuje kapitał państwowy w osobie przeważnie kolei państwowych, bądź wreszcie pozostają w rękach prywatnych.

2. Działalność Orbisu początkowo sprowadzała się niemal wyłącznie do komisowej sprzedaży biletów kolejowych, otrzymywanych od Polskich Kolei Państwowych, od kolei zagranicznych i od innych biur podróży. Dopiero w ostatnich czasach Orbis rozwinął nieco szerszą działalność w kierunku turystyki wewnętrznej i z zagranicy do Polski, uprawiając jednocześnie organizowanie wycieczek z Polski za granicę.

3. Stosunek Orbisu do organizacyj podróżniczych w Polsce, posiadających określone prawa i obowiązki, którymi są: Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych "Wagons Lits Cook" i Liga Popierania Turystyki, opiera się na zawartych z tymi organizacjami porozumieniach, określających sposób wzajemnego współdziałania i podział czynności. Inne biura podróży, nie posiadające żadnych praw i obowiązków, są nastawione na działalność najwięcej dochodową, jaką jest organizacja wycieczek z Polski za granicę. W tej dziedzinie konkurencja Orbisu obecnie daje się odczuwać, przy należytym jednak wypełnieniu przezeń zadań, stawianych narodowemu biuru podróży, a więc uprawianiu przede wszystkim turystyki wewnętrznej i z za granicy do Polski, nie powinna się zbytnio dawać we znaki. Biura te obecnie pracują niezależnie od Orbisu i nie pozostają z nim w jakichbądź bliższych stosunkach umownych.

Jako wynagrodzenie za prowadzenie propagandy turystycznej i za uprawianie państwowej polityki podróżniczej Orbisowi został przyznany przywilej sprzedaży i druku biletów kolejowych za określoną prowizją, stanowiącą główne źródło jego dochodów.

Przywilej ten posiada również i biuro "Wagons Lits Cook". Poza tym z chwilą przejścia "Orbisu" w roku 1933 z rąk prywatnych na własność Banku "Polska Kasa Opieki" otrzymał on szereg znacznych ulg w porównaniu z poprzednim stanem rzeczy. Innych specjalnych przywilejów w porównaniu z odnośnymi przedsiębiorstwami prywatnymi Orbis nie posiada.

4. Orbis zorganizowany jest obecnie w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, której wszystkie udziały są własnością Banku "Polska Kasa Opieki". Będąc jednak nominalnie własnością Banku "Polska Kasa Opieki", Orbis jest w rzeczywistości utrzymywany głównie przez Polskie Koleje Państwowe, które wypłacają mu prowizję od sprzedanych biletów, w wysokości przekraczającej w ostatnich czasach 1,5 mil. złotych rocznie i które udzieliły mu bezprocentowej pożyczki w sumie przeszło 2 mil. zł. Utrzymując atoli faktycznie Orbis, Polskie Koleje Państwowe nie mają do niego praw własności i nie wywierają dostatecznego wpływu na jego gospodarkę. Do współpracy z Orbisem nie są również przyciągnięte inne organizacje i przedsiębiorstwa, bezpośrednio zainteresowane w dziedzinie turystyki i podróżnictwa.

Działalność Orbisu, jako narodowego biura podróży, w kierunku rozwoju turystyki wewnętrznej i z za granicy do Polski jest dopiero w okresie początkowym. Dość szeroko natomiast uprawiane jest przez Orbis organizowanie turystyki z Polski za granicę. Głównym źródłem dochodu Orbisu były i są prowizje od sprzedaży biletów.

Centralna administracja przedsiębiorstwa wydaje się zbyt

rozbudowana. W organizacji niektórych placówek daje się zauważyć zbytnia centralizacja i brak dostatecznej samodzielności kierowników oraz wprowadzenie systemu kolegialnego, co wpływa ujemnie na sprawność ich funkcjonowania.

Organizacja turystyki do Polski za pośrednictwem oddziałów zagranicznych Orbisu rozwija się, jak dotąd, raczej słabo.

5. Wyniki finansowe, obliczone według zasad podanych w ogólnej części sprawozdania i oparte na wynikach szczegółowej analizy bilansowej za okres 1933 - 1935, zawartej w sprawozdaniu szczegółowym przedstawiają się jak, następuje:

A. Wyniki finansowe dla Skarbu Państwa.

1.	Fundusze Państwowe /łącznie z kredytami/ zaangażowane w przedsiębiorstwie	zł	791.000
2.	Efektywne wpłaty do Skarbu Państwa	"	60.000
3.	Rzeczywiste zyski Skarbu Państwa	"	98.000
4.	Koszty kapitału Skarbu Państwa zaangażowanego w przedsiębiorstwie w postaci kapitału zakładowego w latach 1933 - 1935 w wysokości 6% p.a. wynoszą x/.	"	120.000

B. Wyniki finansowe Przedsiębiorstwa.

1.	Nadwyżka zysków bilansowych w latach 1933 - 1935	zł	183.000
2.	Wysokość niedostatecznej amortyzacji	"	-

---

x/ Ponieważ środki na działalność Państwa jako przedsiębiorcy były czerpane pośrednio lub bezpośrednio z państwowych operacji kredytowych, których koszt przekraczał z reguły 8% p.a. Komisja stwierdza, że inwestycje te powinny były wykazać rentowność zbliżoną do kosztów obsługi długów państwowych, pokrywanych w części budżetu "Długi państwowe" z ogólnych dochodów Skarbu. Komisja przyjęła jednak tylko 6% p.a. jako oprocentowanie zaangażowanych w przedsiębiorstwie pieniędzy skarbowych.

Wyniki finansowe przedsiębiorstwa, uwzględniając ulgi otrzymane przezeń przy przejściu na własność Państwa, należy uznać za niekorzystne przy gospodarce państwowej, tak samo, jak to miało miejsce przy gospodarce prywatnej /t.zn. do połowy 1933 roku/. Bilans Orbisu oraz jego rachunki strat i zysków nie odzwierciadlają istotnego stanu rzeczy, gdyż poza ujawnionymi w nich pozycjami, Orbis obciążony jest bezprocentowym długiem pozabilansowym na rzecz Polskich Kolei Państwowych w sumie przeszło 2 mil. zł, spłacanych ratami z zysków bilansowych.

Na podstawie powyższych stwierdzeń Komisja przedkłada Rządowi następujące

WNIOSKI

1. Nie ma dostatecznie ważnych przyczyn o doniosłości ogólnopaństwowej, któreby uzasadniały pozostawienie przedsiębiorstwa Polskie Biuro Podróży "Orbis" wyłącznie w rękach Państwa. Orbis, jako polskie narodowe biuro podróży, winien być zorganizowany i prowadzony w ten sposób, aby z jednej strony współdziałał przy urzeczywistnieniu zamierzeń, wysuwanych przez ogólną politykę podróżniczą i turystyczną, z drugiej zaś, aby miał należytą giętkość i sprężystość racjonalnie zarządzanego przedsiębiorstwa handlowego. Czyniąc w tym wypadku wyjątek od ogólnej ustalonej przez Komisję zasady, można dojść do wniosku, że tym wymaganiom zdawałaby się najlepiej odpowiadać forma przedsiębiorstwa o kapitale mieszanym państwowo-samorządowo-prywatnym. Kapitał państwowy winien być reprezentowany przez organ prowadzący i wykonywujący politykę podróżniczą i turystyczną - Ministerstwo Komunikacji, względnie

Polskie Koleje Państwowe, kapitał samorządowy i prywatny - przez organizacje i przedsiębiorstwa bezpośrednio zainteresowane w dziedzinie turystyki.

Takimi organizacjami i przedsiębiorstwami mogły by być np.:

a/ organizacje:

Liga Popierania Turystyki,

Związek Izb Przemysłowo-Handlowych,

Związek Miast Polskich,

Związek Uzdrowisk Polskich,

Naczelna Organizacja Polskiego Przemysłu Hotelowego;

b/ przedsiębiorstwa:

Polskie Linie Lotnicze "Lot" Sp.z o.o.

Polskie Towarzystwo Księgarń Kolejowych "Ruch" S.A.

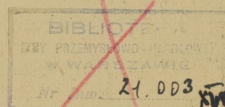
Linie Żeglugowe Gdynia-Ameryka S.A.

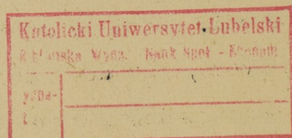
2. Orbis, jako narodowe biuro podróży, nie zaniedbując dążeń do osiągnięcia możliwie najkorzystniejszych wyników finansowych, powinien przede wszystkim działać w myśl wymagań ogólnej polityki turystycznej i podróżniczej nastawionej specjalnie w kierunku rozwoju turystyki wewnętrznej, przyciągania turystów i podróżnych z za granicy do Polski i wzmagania tranzytu turystycznego i podróżniczego przez Polskę.

3. Realizując zadania narodowego biura podróży, które mogą nie-

jednokrotnie nie odpowiadać wymaganiom jego dochodowości, Orbis winien nadal, jak i dotychczas, opierać swą równowagę finansową przede wszystkim na prowizji, wypłacanej mu przez Polskie Koleje Państwowe za sprzedane bilety krajowe, będącej w pewnym stopniu formą subwencji i wynagrodzenia za świadczenia Orbisu na polu propagandy i rozwoju turystyki. Prawo sprzedaży i druku biletów kolejowych i otrzymywania prowizji, jako ściśle związane z wykonaniem zadań, stawianych narodowemu biuru podróży, powinno mieć charakter monopolistyczny.

4. Należy zwrócić uwagę na zbytnią rozbudowę centralnej administracji Orbisu w zestawieniu z całokształtem jego działalności. Gospodarka przedsiębiorstwa winna ulec decentralizacji, celem zapewnienia samodzielności kierownikom poszczególnych działów pracy oraz zmniejszenia kosztów administracji. Oddziały zagraniczne przedsiębiorstwa mogą być deficytowe, gdy utrzymania ich wymagają względy polityczne, lub propagandowe, winny one jednak w dziedzinie handlowej pracować możliwie intensywnie i zwracać szczególną uwagę na rozwinięcie turystyki z danego kraju do Polski.


BIBLIOTEKA
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ
W WARSZAWIE
Nr inw. 21.003


Katolicki Uniwersytet Lubelski